世界中で愛され、信頼されるスズキを目指して

http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/2007/

私たちはスズキと暮らす、すべての人のために社会的責任を果たします。

【編集方針】

スズキのCSR（Corporate Social Responsibility）の取り組みをご紹介する「スズキ環境・社会レポート2007」は、以下の方針で編集しました。

- 「スズキ環境・社会レポート2007」は、ホームページにすべての情報を集約しました。冊子版は、広く皆様に手に取っていただき、ホームページをご覧いただくための「ガイドブック」として作成しました。
- ページ数の少ない「ガイドブック」とすることで、紙やインクの使用料を削減し、環境にも配慮したものとしました。
- スズキのCSRの取り組みをご理解いただくため、その方向性が明確となるよう心がけました。
- 本レポートの対象期間は、2006年度（2006年4月1日から2007年3月31日の事業年度）を中心としていますが、一部、当該期間以前もしくは以後直近の活動内容も含まれています。
- 本レポートの記載内容については、スズキ株式会社にのみ適用されるものと、スズキグループ会社も含まれているものがあります。（文中に「関係会社」「販売店」「海外」等の記述がない場合はスズキ株式会社単独の内容です。）
- 本レポートの作成に当たっては、環境省の「環境報告書ガイドライン2003年度版」やGRI（Global Reporting Initiative）の「持続可能性報告のガイドライン2002」等を参考としました。
- 本レポートに記載されているホームページアドレス（URL）は、予告なく変更されることがありますので、ご了承願います。
- ホームページ用であるため、画像（及び画像として組み入れているグラフ等）が、多少荒れて見えます。ご了承願います。

ごあいさつ

　スズキは創立以来、お客様の立場に立ち、暮らしを豊かにする「価値ある製品」づくりを目指して、日夜努力を重ねてきました。そして今日では、二輪車、四輪車、船外機、電動車両等を中心に、日本のスズキとしてだけではなく、世界のスズキとして多くの国の方々に愛されるまでになっております。
　私たちがこれからも世界中で愛され、信頼されるスズキとして企業活動を続けていくためには、「価値ある製品」を通じてお客様に満足して頂くとともに、グローバルな企業市民としてのルールを守って公正、透明かつ自由に活動していくということが、不可欠だと考えています。

　近年、CSR（Corporate Social Responsibility＝企業の社会的責任）ということが大きく取り上げられておりますが、上述のとおり、私たちもその意義・重要性を深く認識するものであります。
　スズキにとってのCSRは、「価値ある製品」を皆さまに提供し続けることを中心としつつ、何よりもまず、私たち一人ひとりが法令や社会のルールを遵守し公正かつ誠実に行動すること、すなわち「コンプライアンス」を徹底することであり、この「コンプライアンス」を基盤としてお客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員等のステークホルダーの信頼を得て、良好な関係を築いていくことではないかと考えております。

　スズキでは1999年より「環境報告書」を発行しており、2004年度版からは環境側面だけでなく、社会側面もいくつか追加した「環境・社会レポート」を発行しましたが、より多くの方に興味を持って読んで頂きたいと考え、2005年度版からはスズキのCSRの方針、取り組みをより体系的にわかりやすく掲載致しました。さらに昨年度からは、広く皆様に手をとって頂くことを願い、冊子版はホームページをご覧頂くための「ガイドブック」として作成し、詳細な内容については、すべてホームページに掲載させて頂きました。
　是非とも本レポートをご高覧頂きまして、スズキのCSR活動をご理解頂くきっかけとなれば幸いでございます。

代表取締役会長(CEO)

(企業倫理委員会 委員長)

代表取締役社長(COO)

津田 紘

(環境委員会 委員長)

CSRの考え方
企業の社会的責任

- ▶ CSR方針
- ▶ 各ステークホルダーに対する方針
- ▶ CSRマネジメント体制

企業は、社会的存在として、お客様の安全、環境の保全等に十分配慮し、法令等を遵守し、各ステークホルダーと良好な関係を保つ等の使命を負っています。ここでは、スズキのCSRに関する基本方針をご紹介します。

CSR方針 1 2 3

1. CSR方針

「社是」及び「スズキ行動憲章」のなかに、スズキのCSRに対する基本的な考え方が盛り込まれています。

スズキ行動憲章

1. 常に国内外のお客様、社会の声に耳を傾け製品の開発を行い、真に有用な商品・サービスの提供を行う。
2. 製品の開発、商品・サービスの提供に当たっては、常に環境保全に配慮する。
3. 全ての法律、ルールを遵守し企業活動を行うとともに、市民社会の秩序や安全に脅威を与える反社会的勢力及び団体とは断固として対決する。
4. 広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ。
5. 公正、透明、自由な競争の中で長期・安定的な成長を実現する。
6. 企業市民として、積極的に社会貢献活動を行う。

各ステークホルダーに対する方針

1 2 3

2. 各ステークホルダーに対する方針

ここでは、各ステークホルダーに対するスズキの方針をご紹介します。

お客様

～価値ある製品づくり～
～お客様の満足のためにベストを尽くす～

人びとの暮らしに役立ち、心を満たす真の「価値」ある製品づくりのため、時代の足音に耳を傾け、人の心に寄り添いながら、技術と真心をもって挑み続けます。また、迅速で確実、気持ち良い販売・アフターサービス活動を心がけ、お客様の満足のためにベストを尽くします。

お取引先様

～共存共栄を目指して～

「価値ある製品づくり」のために、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、信頼関係を構築するとともに、パートナーとして共に繁栄できる関係を構築します。

株主・投資家の皆様

～適切、公平な情報開示と企業価値の向上～

迅速かつ適切、公平な情報開示を推進していくとともに、企業価値の向上のための取り組みに努めます。

SUZUKI

地域社会

～地域に愛される企業を目指して～

積極的な地域社会とのコミュニケーション活動や社会貢献活動により、地域の一員としての責務を果たし、地域社会の発展に貢献します。

従業員

～働きやすく、働きがいのある職場づくり～

従業員が自己の向上につとめ、常に意欲的に前進することができるよう、①安全でかつ健康に働ける健全な職場づくり ②高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり ③良好で安定した労使関係づくりに取り組みます。

環 境

～地球環境保全への取り組み～

地球環境保全への取り組みは、経営上の最重要課題であることを認識し、持続的発展が可能な社会の実現に向けて「スズキ地球環境憲章」に基づき、全ての事業活動及び製品における環境保全を推進します。

CSRマネジメント体制 1 2 3

3. CSRマネジメント体制

■ コーポレート･ガバナンスの強化

スズキは、従来より、公正かつ効率的な企業活動を旨として、お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、地域社会、従業員等の各ステークホルダーから信頼され、かつ国際社会の中で更なる貢献をし、持続的に発展していく企業でありたいと考えています。
その実現のためには、コーポレート・ガバナンスの強化が経営の最重要課題の一つであると認識し、様々な対策に積極的に取り組んでいます。具体的な取り組み例と致しましては、次のようなものがあります。

①取締役･取締役会について

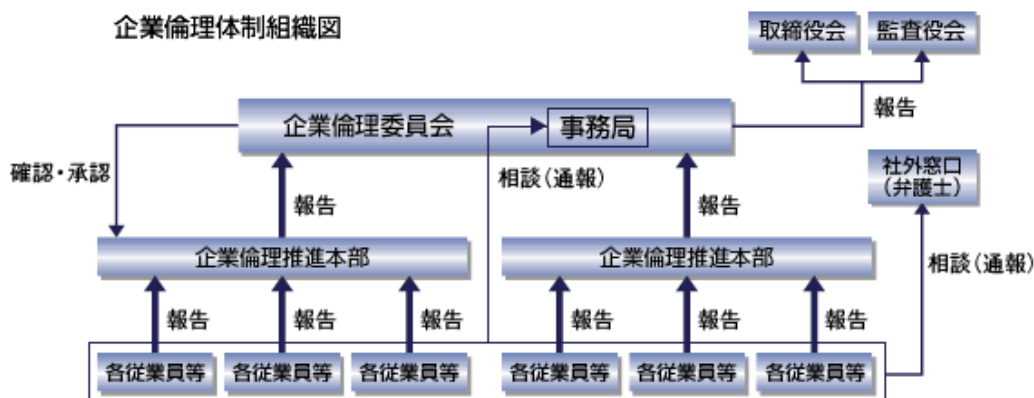
機動的な会社運営・業務のスピードアップと責任体制の明確化を図るため、2006年4月、会社法の施行を機に、次のとおり、会社運営組織の大幅な改革を実施しました。

- 2006年6月より、取締役の数を29名から14名と従来の半数程度とする一方、新たな役員制度（専務役員・常務役員）を導入し、取締役会長及び取締役社長以外の取締役全員が、執行の中心となる専務役員を兼任しています。
- また、当社は8本部としていますが、取締役専務役員は、本部長、副本部長に就くことにより、現場の情報を取締役会に上げて現場に直結した意思決定ができるようにしています。
- さらに、タテ割りの弊害をなくし、経営的な視点から横断的に事業を見ることができるよう、取締役専務役員が関連する他本部の補佐をする制度を設けています。
- なお、従来より、取締役の経営責任を明確にし、かつ経営環境の変化に柔軟に対応できるよう、取締役の任期を1年としています。

②監査役･監査役会について

監査役設置会社であり、監査役は5名のうち3名を社外監査役とし、監査機能の強化に努めています。
また、内部監査部門および関係会社を監査する部門を設置しており、会計監査人の監査と併せて、違法性、内部統制面、経営効率面の視点から三様の監査を行い、かつ、常に情報の交換を行うことで相互の連携を高めています。

③コンプライアンス（企業倫理）体制等について

取締役および従業員等が法令社会規範、社内規則等を遵守し公正かつ誠実に行動するための｢スズキ企業倫理規程」を定め、その中で「行動基準」を明示すると共に、「企業倫理委員会」を設置し、企業倫理講習会を実施する等、コンプライアンスの徹底を図っています。また、2006年5月15日に、会社法に基づき内部統制システム構築の基本方針を決議しており、さらに内部統制システムの整備・構築に努めて参ります。

3. CSRマネジメント体制

行動基準

一、　スズキの役員及び従業員等は、会社の社会的責任を認識し、誠実を旨として健全な業務運営を行う。

一、　スズキの役員及び従業員等は、業務の遂行に当っては、関連する法令・ガイドラインその他の公正なルールを遵守する。

一、　スズキの役員及び従業員等は、あらゆる局面において、人権を尊重し、人種、信条、性別、社会的身分等による差別をしない。

一、　スズキの役員及び従業員等は、常に公私の別を明らかにし、会社財産や業務上の地位を私的な利益のために用いない。

一、　スズキの役員及び従業員等は、会社の情報につき、社外に公開されたものを除き、厳に機密を保持する。また、個人情報の取扱いについては、細心の注意を払う。

一、　スズキの役員及び従業員等は、反社会的な団体、組織その他には断固とした姿勢で臨み、それらと一切関係を持たない。

一、　スズキの役員及び従業員等は、就業時間外の活動であっても、会社の一員であることを認識し、法令、社会規範等に反する行為により、会社の業務に支障をきたすようなことは行わない。

一、　スズキの役員及び従業員等は、不正もしくは不法行為または天災等の会社や地域社会に対する危機がいつでも起こり得ることを認識して慎重に行動し、万一、危機が発生したときは、規程、手続及びマニュアル等のルールに従って迅速に行動し、被害拡大の防止に努める。

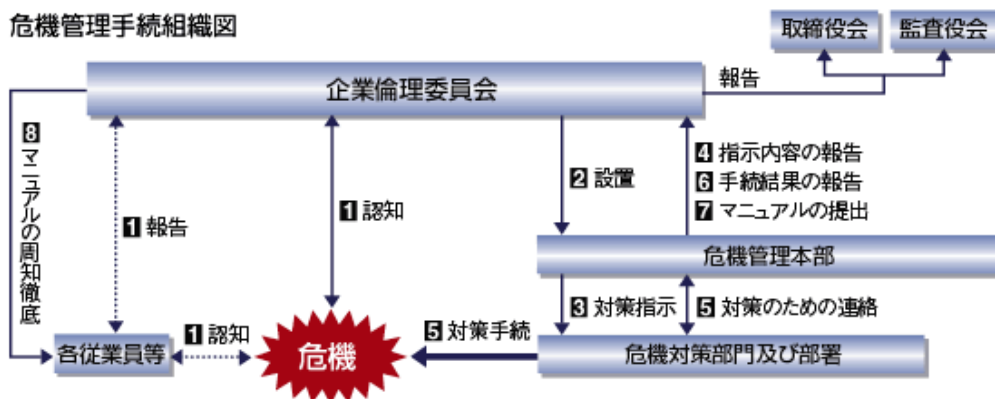
● 従業員等相談窓口制度

　スズキ企業倫理規程に基づく制度として「従業員等相談窓口制度」を全社に展開しています。この制度は、スズキにおける違法・不当・不合理な行為を未然に防止することで、従業員等等がより働きやすく、又スズキがより信頼される会社になり、スズキの持続的な発展を目指そうというものです。
相談の対象は、法令違反やそのおそれがあるものはもとより、それに限らず、各種業務事項に対する疑問、悩み事、業務改善に関する事項等、より広い範囲の相談も受け付けています。
また、公正性を保つため、相談窓口は、社内事務局のほか、弁護士に直接、相談できるようにしています。

3. CSRマネジメント体制

■ 危機管理体制

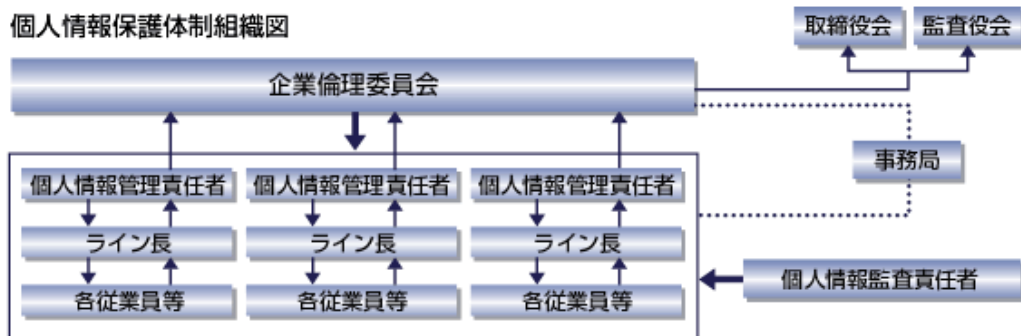
スズキは、会社内外の不正や不法行為により発生した危機や、会社が予防することのできない天災・テロといった危機の発生に対応するために、「スズキ企業倫理規程」において「危機管理手続」を定めています。

「企業倫理委員会」が、会社の経営または業務に緊急かつ重大な影響を与えると考えられるリスクを認知したときは、「危機管理手続」に基づき、直ちに当該危機への対策に当る組織として、「危機管理本部」を設置します。設置された「危機管理本部」は、直ちに対策方針を審議・決定し、必要な部門及び部署に指示を与え、連絡を取り合って解決を図る体制をとっています。

3. CSRマネジメント体制

■ 個人情報保護への取り組み

スズキが取り扱っているあらゆる個人に関する情報（お客様、お取引先様、株主・投資家の皆様、従業員等に関する情報）は、それぞれの個人からお預かりしている重要かつ貴重な財産であり、これを慎重かつ適切に取り扱うことは法律上の義務であると同時に、スズキの社会的責務であるという深い認識のもと、スズキでも2005年4月、個人情報を適正に取り扱うための基本事項を定める「スズキ個人情報保護規程」を策定しました。

この規程を周知徹底するために、スズキでは従業員研修、各部門ごとの「個人情報取扱マニュアル（取扱台帳を含む）」の作成、専用社内ホームページによる留意すべき点の掲載、事務局による各部門からの具体的対応等についての照会受付等を実施しており、これらの取り組みを通じて全従業員の意識の浸透と適正な個人情報の取扱いの徹底を図っています。

また、販売代理店に対しては、スズキは、規程やマニュアル類及び全従業員向け「個人情報保護ハンドブック」の案内・配布、関係部門による各社からの具体的対応等についての照会受付等を実施し、また、各販売代理店においても随時、従業員研修を開催する等、個人情報保護の徹底に取り組んでいます。今後も、スズキグループ会社を含め、個人情報保護体制の継続的な見直し、改善を図っていきます。

スズキにおける個人情報の取り扱いの詳細については、次のホームページに掲載しています。あわせてご覧ください。
（http://www.suzuki.co.jp/notes/privacy_statement.html）

経済的責任

健全な事業活動のために

スズキでは、「生き残るために、我流をすてて、基本に忠実に行動しよう」という基本方針のもと、持続的な発展を目指し、効率的な経営を追求しています。ここでは、スズキの経営状況や環境会計等をご紹介します。

2007年3月期の財務状況

1. 2007年3月期の財務状況

2007年3月期の業績は、連結売上高は3兆1,636億6千9百万円（前期比115.2%）、連結利益の面では、減価償却費・研究開発費・諸経費の増などを、売上増加や原価低減、為替差益などで吸収し、営業利益は1,329億円（前期比116.7%）、経常利益は1,391億8千3百万円（前期比116.6%）、当期純利益は750億8百万円（前期比113.7%）となりました。

■ 2007年3月期の財務状況の詳細

連結貸借対照表　（単位：億円）

		2007年3月期	2006年3月期	増減
資産	流動資産	14,354	10,677	+3,677
	固定資産	8,860	7,820	+1,040
合計		23,214	18,497	+4,717

		2007年3月期	2006年3月期	増減
負債	流動負債	11,334	9,736	+1,598
	固定負債	3,321	1,658	+1,663
	計	14,655	11,394	+3,261
純資産	資本金	1,202	—	—
	その他	6,213	—	—
	少数株主持分	1,144	—	—
	計	8,559	—	—
少数株主持分		—	936	—
資本	資本金	—	1,202	—
	その他	—	4,966	—
	計	—	6,168	—
合計		23,214	18,497	+4,717

連結損益計算書　（単位：億円）

		2007年3月期	2006年3月期	増減
売上高		31,637	27,465	+4,172
売上原価		23,787	20,327	+3,460
売上総利益		7,849	7,137	+712
販売費及び一般管理費		6,520	5,999	+521
営業利益		1,329	1,139	+190
	営業外収益	293	255	+38
	営業外費用	231	200	+31
経常利益		1,392	1,193	+199
	特別利益	9	28	△19
	特別損失	14	3	+11
税金等調整前当期純利益		1,387	1,218	+169
当期純利益		750	659	+91

その他連結財務状況の詳細

			2007年3月期	2006年3月期	増減
設備投資（億円） （内、主要関連会社）			2,074 (397)	2,459 (585)	△385 (△188)
減価償却費（億円）			1,499	1,265	+234
研究開発費（億円）			921	899	+22
事業別セグメント（億円）	二輪車	売上高	5,882	5,613	+269
		営業利益	454	460	△6
	四輪車	売上高	25,038	21,200	+3,838
		営業利益	766	579	+187
	その他	売上高	717	652	+65
		営業利益	109	100	+9
1株当たり純資産額（円）			1,644.56	1,397.11	+247.45
1株当たり当期純利益（円）			169.41	125.64	+43.77
自己資本比率（%）			31.9	33.3	△1.4
自己資本利益率（%）			11.0	9.7	+1.3

2. スズキ中期5カ年計画

当社グループは、厳しい経営環境の中で当社グループが生き残り、更なる成長を遂げるため、5年間にグループ全体で1兆円の設備投資を行い、連結売上高3兆円、連結経常利益1,500億円の達成を目標とする、「スズキ中期5カ年計画（2005年4月～2010年3月）」を2005年5月に策定しました。

この数値目標を、2010年3月期までの出来るだけ早い時期に達成するよう取り組んでまいりましたが、海外での四輪車の販売好調などにより、連結売上高3兆円につきましては、当初計画を前倒しして2007年3月期に達成することが出来ました。そこで、残る3カ年について、主要な施策見直しを織り込んだ上で、2007年4月中期経営目標の修正を行いました。

残り3カ年の基本方針は、収益基盤の基礎作りに重点を置き、連結売上高3兆5,000億円以上、連結経常利益1,750億円以上の数値目標を達成出来るよう、引き続き当社グループ全員が一丸となって取り組んで参ります。

【基本方針】

成長のための研究開発投資･設備投資を推進し、これらを支える収益基盤の確立を図るとともに、成長を担う人材の育成を行なう。

【中期経営目標】

	今回修正（07年4月発表）	当初計画（05年5月発表）
連結売上高	3兆5,000億円以上	3兆円以上
連結経常利益	1,750億円以上	1,500億円以上
（〃率）	（5.0% 以上）	（5.0%以上）
為替レート	ドル105円	ドル100円
	ユーロ130円	ユーロ130円
世界生産台数		
二輪車	440万台以上	440万台以上
四輪車	300万台以上	270万台以上
5ヵ年累計設備投資	1兆円	1兆円
（主要関連会社を含む）		

【2007年4月27日　スズキ中期5カ年計画の修正について】

環境会計 1 2 3

3. 環境会計

環境保全コスト　（単位：億円）

			推移			2007年3月期		
			2004年3月期	2005年3月期	2006年3月期	投資	経費	計
事業エリア内コスト：	企業等の主たる事業活動により事業エリア内で生じる環境負荷を低減する取り組みのためのコスト	公害防止	9.4	6.1	5.4	1.5	4.3	5.8
		環境保全	8.0	6.4	4.3	0.1	3.4	3.5
		資源循環	10.7	7.7	7.2	0.6	6.2	6.8
		計	28.1	20.3	16.8	2.2	13.9	16.1
上下流コスト：	主たる事業活動に伴ってその上流または下流で生じる環境負荷を抑制するためのコスト		0.3	0.3	0.3	—	0.3	0.3
管理活動コスト：	企業等の環境保全のための管理活動であって、事業活動に伴い発生する環境負荷の抑制に対して間接的に貢献する取り組みのためのコストや環境情報の開示等、企業等が社会とのコミュニケーションを図る取り組みのためのコスト		7.1	7.3	5.8	—	5.2	5.2
研究開発コスト：	企業等の研究開発活動のためのコストのうち、環境保全に関するコスト		275.9	302.3	303.9	20.9	290.2	311.1
社会活動コスト：	企業等の事業活動に直接的には関係のない社会活動における環境保全に関する取り組みのためのコスト		4.6	9.1	4.3	—	2.7	2.7
環境損傷コスト：	企業等の事業活動が環境に与える損傷に対応して生じたコスト		0.3	0.3	0.3	—	0.2	0.2
合　計			316.2	339.4	331.4	23.1	312.5	335.6

環境保全効果　（単位：億円）

項目		2004年3月期	2005年3月期	2006年3月期	2007年3月期
経済効果	エネルギー費削減	3.0	3.9	2.3	1.1
	廃棄物処理費削減	0.2	0.07	0.02	0.01
	省資源	0.6	0.7	1.0	1.8
	合計	3.8	4.7	3.3	2.9

（注）スズキ単独の環境会計です。

社会への責任

スズキと暮らす、すべての人のために

- ▶ お客様とともに
- ▶ お取引先様とともに
- ▶ スズキの財団活動等
- ▶ 従業員とともに
- ▶ 株主・投資家の皆様とともに
- ▶ 地域社会とともに
- ▶ 海外生産会社への取り組み

スズキにとってのCSRは、「コンプライアンス」を基礎として、お客様、お取引先様、従業員、株主・投資家の皆様、地域社会等のステークホルダーの信頼を得て、良好な関係を築いていくことです。ここでは、スズキの各ステークホルダーに対する取り組み例をご紹介します。

お客様とともに

1 2 3 ■ 4 5 6

スズキでは、常にお客様の声に耳を傾け、お客様の立場に立ったものの考え方をすることにより、お客様から信頼されご支持いただける商品の開発、サービスの提供に努めてきました。スズキは、これからもこの努力を惜しむことなく、お客様のご期待に応えていきます。

1. お客様相談室

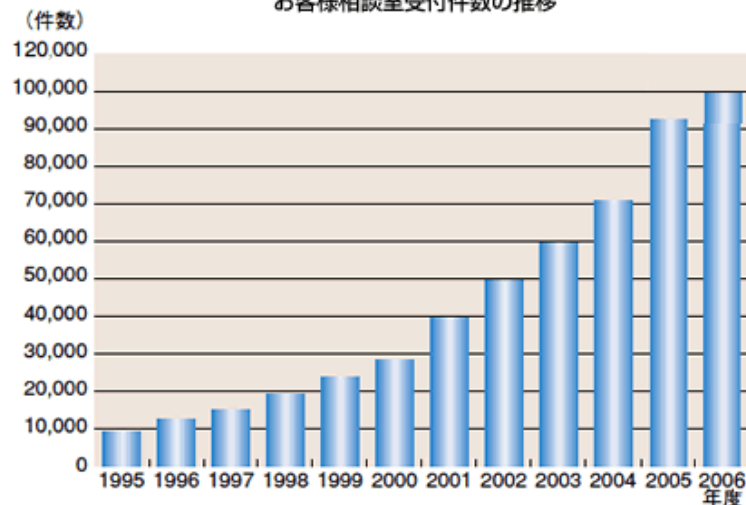
近年、企業のあるべき姿は、単にお客様に対するCS（Customer Satisfaction＝お客様満足度）向上という観点からだけでなく、企業が社会を構成する一員として、CSR（Corporate Social Responsibility＝企業の社会的責任）、コンプライアンス（Compliance＝法令遵守）といった観点から、自社のお客様はもとより、消費者、地域住民、株主・投資家、各種民間組織、政府・行政等の利害関係者に対して、健全な社会の一員として安心と信頼を提供することが求められています。

このため、お客様相談室としても、お客様やその他の利害関係者の方々に対して、これまで以上に、お問合せしやすいようにアクセスの容易性を改善するとともに、迅速かつ的確な回答を行なうため、お客様からのお問合せ対応レベルの向上を図ってきました。

受付体制については、原則的に年中無休とし、一般加入電話・携帯電話からのフリーダイヤル受付はもとより、2007年１月８日より自社ホームページからEメールによる問合せ対応を開始しました。

さらに、3月5日から電話、Eメール、FAXからのお問合せを一元管理できるようにお問合せ対応システムを一新し、これまで以上に効率的な対応を実現し、お客様の利便性を図っています。

お問合せ等の受付件数については、お客様相談室設立以来毎年増え続け、2006年度は10万件に迫るお客様の声を頂戴いたしました。こうしたお客様からのお問合せ・ご要望に対しては“お客様からの貴重な声”として社内イントラネットに掲載し、従業員がお客様の声を確認することができるようにするとともに、週報・月次・年次等の報告書を通じて、社内関係部門にフィードバックすることにより、商品開発、製造、品質、販売及びアフターサービス等、業務の改善に役立てています。

今後もより利用しやすく、信頼のできる「お客様相談室」を目指し、業務の改善に努力して参ります。

お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

2. CS（Customer Satisfaction）活動

お客様に気持ちよく過ごしていただける店舗作り

スズキではお客様に気持ちよく過ごしていただける店舗づくりを推進するため、国内四輪代理店における以下の取り組みをはじめ、様々な活動を行っています。

■「お客様に接する人（＝従業員）」のレベルアップ

お出迎え・挨拶・電話応対・商談・お見送り等、店舗においてお客様と接した際に、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、スズキでは応対マニュアル（「スズキCSスタンダード［応対編］」）とVTRを制作し販売会社に配付しています。そして、従業員教育を積極的に実施することによって、スズキグループ全体のイメージの向上と均一化を図っています。

■「お客様がお越しになる店舗」のレベルアップ

従業員が最高のおもてなしをするだけでお客様が店舗で快適な時間を過ごせるわけではありません。店舗内が散らかっていたり清潔でなかったり…そんなお店からは少しでも早く退出してしまいたくなるはずです。

そこでスズキでは、お客様が快適なひと時を過ごしていただける店舗、また来たいと思っていただける店舗づくりの秘訣をマニュアル（「スズキCSスタンダード［店舗マニュアル］」）にまとめ販売会社全社に配付しています。

これにより、店舗の外観・ショールーム・サービス工場等7分類・全124項目にわたって、販売会社が各店舗をチェックできるようにしています。
チェックの結果はレーダーチャートで他店との比較も可能ですので、自店の長所・短所が一目瞭然となることで、長所はより伸ばし、短所は早急に修正することが可能になりました。

スズキCSスタンダード

「スズキ販売店経営研修制度」

スズキでは、全国のスズキ販売店様に対して様々な支援を行い、地域に密着したネットワークの構築を目指しています。なかでも、1979年よりスタートした「スズキ販売店経営研修制度」は、スズキ販売店様の後継者の方にスズキ代理店（スズキが直接管轄している代理店）の従業員として一定期間従事していただきながら、営業・整備に関する知識、技術の研鑽と各種資格取得をお手伝いするもので、スズキグループの信頼関係とお客様のご信頼にお応えできる質の高いサービスの確立に貢献しています。

3. 電動車いす･福祉車両

スズキは、身体に障害のある方や高齢者が目的や使用環境に合わせて選択しやすいように電動車いすや福祉車両のラインナップを充実させています。今後も、身体状況、使用環境、走行環境等を考慮した新規車両の開発を積極的に進めることで、社会に貢献していきます。

■ 電動車いす※1

スズキは身体障害者及び高齢者の方々の足として、1974年以来「電動車いす」を提供しています。

● 車種

「セニアカー」、「モーターチェア」、「カインドチェア」の3タイプです。

セニアカー

自操用ハンドル形の電動車両（電動三輪車、電動四輪車）で、1985年に販売開始しました。高齢者等が気楽に外出できるように設計された車両で、時速2～6kmで走行します。

・タウンカート

公共施設への乗り入れやマンション内での移動、ショッピング等、市街地や都市部での使用に配慮したコンパクトタイプのセニアカーであるタウンカートを、2005年に販売開始しました。1.1mの旋回半径で小回りがきき、操作性や乗り心地、使いやすさにも配慮をした、明るく軽快なデザインのハンドル型電動車いすです。

モーターチェア

自操用標準形の電動車両（電動車いす）で、1974年に販売開始しました。この車両はモーターチェアとして専門開発したもので、方向や速度を操作レバー（ジョイスティック）で操作し、後二輪直接駆動方式によりその場旋回を可能にしています。屋内外で利用でき、利用者の行動範囲を広げます。

カインドチェア

自操用簡易形の電動車両（電動車いす）で、2001年に販売開始しました。一般の手動車いすに電動ユニットを取り付けた車であり重量も29kgと軽く、折りたたむことで小型乗用車に積載※2することもできます。また、このカインドチェアに搭載する電動ユニットも単体で提供しており、現在使用している手動車いすにこのユニットを取り付けることで電動車いすとして使用※3することができます。

※1 電動車いす（セニアカー、モーターチェア、カインドチェア）は道路交通法上、「歩行者」扱いになっており、運転免許は不要です。
※2 小型乗用車の種類、仕様により積載できない場合もあります。
※3 手動車いすの中には構造上、電動ユニットの装着ができないものもあります。

3. 電動車いす･福祉車両

● 安全運転講習会

スズキは電動車いすを「より安全に楽しく」ご利用いただくため、ユーザーや購入を検討されている方を対象に、警察等と協力しながら「スズキ電動車いす安全運転講習会」を実施しています。

講習会では講義と実技講習によって受講者の交通安全意識の向上を図り、交通事故の未然防止に努めています。2005年度は全国で114回の講習会を実施し、のべ4,851人の方に受講していただきました。また、安全普及活動のため「スズキセニアカー安全運転指導員※4」の育成にも取り組んでいます。

※4 「スズキセニアカー安全運転指導員」とはスズキが作成した指導員養成カリキュラムを終了した方のことで、全国で3,043名（2006年3月末現在）が登録されています。

● 電動車いす安全普及協会での活動

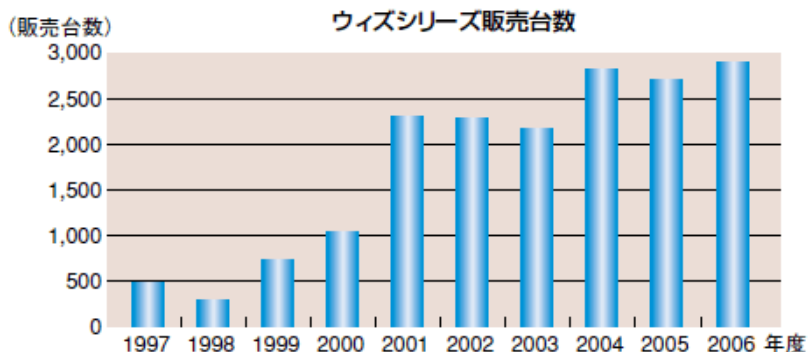
電動車いす安全普及協会（電安協）とは、日々の生活において、身体障害者及び高齢者の方々に電動車いすを正しく安全にご利用いただくために、メーカーや販売会社等が発足させた団体のことです。身体障害者及び高齢者の方々の電動車いすの安全かつ健全な利用を推進することによりその普及を図り、道路交通の安全に寄与することを目的としています。スズキは、電安協の会員として、そして、電安協の事務局として、安全のための普及活動をはじめ、調査研究や関係官庁・関係団体との連携等を通じて、電動車いすを安心して利用できる社会づくりをサポートしています。

● 電動車いす安全指導表彰制度について

電動車いす安全指導表彰制度とは、電動車いすの安全利用方法等について、交通安全教育、広報啓発活動を促進し、電動車いすが関係する交通事故を防止するための活動を積極的に実施している電動車いす関係者を警察庁交通局が表彰する制度です。スズキは、電動車いす安全普及協会（電安協）の事務局として、電動車いす安全指導表彰制度を積極的に推進しています。

4. 福祉車両（ウィズシリーズ）

スズキは身体障害者及び高齢者の方々が容易に四輪乗用車に乗降できるように設計した福祉車両（ウィズシリーズ）を1996年から提供しています。

現在は「車いす移動車」、「昇降シート車」、そして「回転スライドシート車」の3タイプ10車種を提供しています。目的や使用環境に合わせて選択しやすいように充実を図っています。

車いす移動車

要介助者が車両後部から車いすに座った状態で乗降できる車両です。低床設計のため、介助者は容易に要介助者を乗降させることができます。この車両には手動車いすや電動車いすを載せることができ、スズキはワゴンRとエブリイワゴン、エブリイに設定しています。

昇降シート車

リモコンで要介助者のシートを回転、上昇、降下させることができる車両です。要介助者が乗降する際、シートを乗降しやすい位置まで動かせるため、介助者の負担は軽減します。スズキはソリオとワゴンR、エブリイワゴンに昇降シート車を設定しています。

回転スライドシート車

助手席が約90度回転し、車外へスライドする車両です。「昇降シート車」と異なり、シートの回転･スライドは手動で行います。助手席シートを横に向けた状態からスムーズに座ることができるように左前ピラー下部にアシストグリップ（取っ手）や足元に専用のフットレストを装備しています。スズキはこのタイプを4車種（SX4追加）設定しています。

お客様とともに 1 2 3 ■ 4 5 6

5. 安全への取り組み

スズキは、歩行者、自転車、二輪車、四輪車等、すべての人がお互いに安全なモビリティ社会で暮らせるよう、「安全技術の取り組み」を最重要課題と考え、積極的に安全性を向上させています。

スズキでは、事故をおこさないためのアクティブセーフティー技術（ABS、ESP®、ブレーキアシスト等）、万一事故が発生した場合の被害を最小限にするためのパッシブセーフティー技術（TECT－軽量衝撃吸収ボディー、歩行者傷害軽減ボディー、SRSエアバッグ、頭部衝撃軽減インテリア等）、地域、社会の一員として交通安全活動、安全運転励行の普及活動等へ積極的に取り組んでいます。

※ESPはDaimler Chrysler AGの登録商標です。

エアバッグ膨張時（合成写真）※SRSカーテンエアバッグとフロントシートSRSサイドエアバッグは、実際の衝突時には衝突側のみ膨らみます。

6. 二輪車における取り組み

■ 二輪車業界団体との協力による安全と防犯への取り組み

（社）全国二輪車安全普及協会に参加し、二輪車の安全運転実技講習会等に二輪車安全運転推進委員会と協力のもと、指導員を派遣したりグッドライダーミーティング等の安全運転講習会の開催に努めています。また、人と車の安全を目的にグッドライダー防犯登録等にも協力しています。また（財）全日本交通安全協会主催の二輪車安全運転大会にも指導員や審判員の派遣協力をしています。NMCA日本二輪車協会が主催している少年少女モーターサイクルスポーツスクールにもインストラクターを派遣し協力活動に努めています。

■ 竜洋コース走行会

スズキ大型二輪車をご購入頂いたユーザーを対象に、スズキ竜洋コースにて走行会を毎年年間10～12回開催しています。大型二輪車を販売した後、より安全に走ることを学んでいただくための機会と場所の提供という観点から、セーフティーライディングスクール、マイカーでの高速走行、新型モデルの試乗会を三本の柱とし、高速二人乗り体験走行も追加して、多くのお客様にご参加いただいています。

■ スズキミーティング体験試乗会

大型二輪及び普通二輪免許保有者を対象に、広くスズキの新型モデルに試乗ができる、体験走行会を開催しています。これは、資格適合者であればどなたでもスズキの二輪ニューモデルを試乗できるという、大変人気のある走行会であり、安全、法令遵守を第一に開催しています。安全に楽しく試乗していただいています。

■ サンデーSRF in 竜洋オフロード講習会の開催

これからのオフロードモータースポーツの社会的普及と根おこし活動として、スズキコンペティションモデルRMシリーズをご購入頂いた初心者からベテランまで幅広いモトクロスユーザーを対象に、毎年7～10回、竜洋オフロードコースを利用して、テクニカルスクールを開催しています。インストラクターには国際A級ライダーを招いて、マンツーマンで手ほどきを受けられる、充実したテクニカルスクールとなっています。これまで多くのお客様に参加していただき、モトクロスの基本テクニックを習得していただきました。今後も継続して開催していきます。

■ 社内安全運転講習会

二輪車を製造、販売しているメーカーとして、社内および関連会社従業員のための二輪車安全運転講習会を毎年、定期的に開催しています。2007年度は既に大卒、高卒新入社員、二輪通勤者を対象に12回の講習会を実施しました。今後も新入社員及び二輪通勤者、関連会社従業員を対象に継続開催し、二輪車に対する安全運転意識と基本操作の向上を図り、二輪車メーカーの関係者として、二輪車ライダーの模範となるよう教育･指導していきます。

お取引先様とともに

1 2 3

スズキは、「消費者の立場になって価値ある製品を作ろう」を社是の第一に掲げ、社会に貢献したいと考えています。この価値ある製品づくりにおいて、お取引先様と対等な立場で相互に協力し、パートナーとしてともに繁栄できる関係を構築することが購買部門の役割と考えています。パートナーとなっていただくお取引先様は、品質・コスト・納期・技術・危機管理・過去の実績の6つの原則に基づき、公平公正な手続きにより選定されます。また、企業規模および取引実績の有無、国や地域を問わず、あらゆる企業に対して取引参入機会の門戸を広く開放しています。

1. 継続的な取引

スズキは、パートナーとなっていただいたお取引先様とは、信頼関係を構築することにより、継続的な取引関係の確立を目指しています。このためには、相互のコミュニケーションが不可欠と考え、トップマネジメントクラスの意見交換はもとより、ミドルマネジメントや実務担当者クラスの方々とのコミュニケーションの促進を図っています。

2. グローバル購買活動

スズキは、世界中に点在する生産拠点と連携し、グローバルな購買活動をさらに展開してゆきます。従来、各生産拠点ごとでの購買を主眼に進めてきた活動を、グローバルでの最適購買の推進に主軸を移し、世界中から競争力のある価格で部品を購買します。このことは単にスズキにとってメリットがあるだけではなく、パートナーとなっていただくお取引先様にとっても「量」を背景とした安定取引や、技術的な蓄積などの様々なメリットが生じ、これらを共有することで、さらなる信頼関係の構築に繋がります。

3. 事業継続計画の取り組み

スズキでは、各事業所の耐震補強工事の他、事業継続計画（BCP：Business　Continuity　Plan）を作成しています。また、地震をはじめとする大規模災害への備えは、地域社会やお取引先様、お客様への責任でもあるものとの認識のもと、大きな被害が予想される地域のお取引先様に対しても耐震対策を推奨し、万一被災された場合の速やかな復旧のために、お取引先様と共に取り組んでいます。

スズキの財団活動等 1 ■ 2 3 4

1. スズキ財団

スズキは、1980年より財団法人スズキ財団を通じて、研究者の科学技術研究に対する助成活動を行っています。

理念

小型自動車産業は、快適な市民生活を創り、また、日本の科学技術の発展に寄与してきました。そして、それは機械工業技術を支えている沢山の研究者･技術者のたゆまぬ努力と優秀さによってもたらされました。資源の少ない日本ではこうした研究者･技術者は日本の財産であり、国力であると確信しています。

また、自動車産業は、地球環境保全のために有限な天然資源エネルギーや環境との調和に対する課題をクリアーし、市民社会の求める期待に応えてゆかなければなりません。

スズキは、こうした課題に勇気をもって挑戦することを誓い、1980年にスズキ創立60周年の記念事業として、関連企業とともに基金を寄託した公益法人（現法人名：財団法人スズキ財団）を設立し、以後、スズキ財団を通して研究者や技術者の研究や開発を奨励しています。課題を少しでも解決して豊かな社会を築いていきたい。そして、21世紀の主役となる研究者･技術者の創意･工夫を伸ばしていきたい。スズキは、スズキ財団の活動からも良き企業市民としての社会的責任を果たします。

■ 財団の活動

①基礎的･独創的研究に対する助成

環境･資源エネルギー技術や安全･福祉技術、材料･科学技術に関する基礎的･独創的研究に対し、社会発展の基礎を築く研究に助成を行います。これまでに全国の大学･高専･研究機関の研究者657人に、9億3,040万円（2007年4月1日現在）の研究助成を行い、科学技術の基礎研究発展に貢献しています。

②課題提案型研究に対する助成

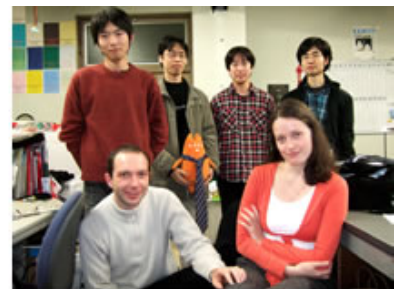
地球環境の保全やエネルギー資源節約等、早急に取り組まなければならない課題に対し、研究者が知恵を結集し解決を目指す研究テーマに助成を行います。

平成15年度より助成を開始し、これまでに「軽･小型車用排気ガス浄化システムの開発」等の5件の研究に対し、3,708万円（2007年4月1日現在）の助成を行っています。

1. スズキ財団

③研究成果普及助成及び研究者海外研修助成

科学技術分野の基礎的・独創的研究成果を発表し研究の更なる充実・発展を図るため、国内外で行われるシンポジウム・会議等の開催、或は海外で開催されるシンポジウム・会議への出席等の経費の一部を助成しています。
これまでに218件、9,103万円（2007年4月1日現在）の助成を行っています。

④海外からの研究留学者に対する助成
一国だけの問題解決を目指すのでなく、地球環境保全の様な、多くの国と一緒になって解決しなければならない課題も沢山あります。日本の研究やその成果を多くの国の研究者・技術者にも伝えなければなりませんし、逆に学ばなければなりません。そうした目的で研究留学を行う研究者に研究助成を行っています。
これまでに、ブダペスト工科経済大学から5人の研究者が研究留学を行いました。その中には国際共同研究開発として進められているものもあります。

2006年度研究留学者ロバイド博士と夫人を囲んで､静岡大学橋本研究室学生

⑤インターアカデミアへの支援
ヨーロッパの5大学と静岡大学が自然科学分野での研究交流を行い、研究成果をお互いの国で活用することを目的とした国際会議（インターアカデミア）を行っています。スズキ財団はそうした活動にも積極的な支援をしています。

⑥助成件数と助成金額
・2006年助成件数：51件　累計：887件
・2006年助成金額：5,498万円　累計：10億7,470万円

⑦公益信託進化学振興木村資生（もとお）基金への支援
病気の原因を解明し健康保持に務めて、楽しく豊かな生活をおくることは、人々の願いでもあります。遺伝学の研究部門でノーベル賞候補にまでなった、故木村資生博士の研究業績をたたえて、2004年12月、スズキの基金助成によって「公益信託進化学振興木村資生基金」が設立されました。この基金では、遺伝学分野の研究を行い、大きな研究功績を残された方の顕彰を行っています。

スズキの財団活動等 1 ■ 2 3 4

2. 財団法人スズキ教育文化財団

スズキ教育文化財団は、2000年にスズキの創立80周年の記念事業として、スズキグループ企業が基金の全額を寄託して設立した公益法人です。

本財団は、静岡県内の高校生又は静岡県内の高等学校を卒業した大学生で、経済的な理由で学業に専念できない方に奨学援助を行い、併せて児童・生徒のスポーツ及び学習活動に対する支援を行い、もって青少年の健全育成に寄与することを目的としています。

・総資産　：13億6,523万円
・奨学援助総額（2007年4月1日までの累計）：4,914万円
・奨学金給付（2006年度）　：47件（1,416万円）

3. 日系人学校「ムンド・デ・アレグリア学校」に経営支援

学校法人「ムンド・デ・アレグリア学校」（浜松市卸本町）は、南米系日系人の子供たちの学校です。言葉の問題から日本の学校に行っても授業内容を理解できず、また経済的な問題から外国人学校には通うことができず、結果として家庭に閉じこもっていた子供たちに「学ぶ喜び」を知ってもらい、日本の社会に適応できる人材に育って欲しいとの思いから設立された学校です。

同校は、2003年2月に個人資金により開設されましたが、学校運営を個人で行うのは限界があり、永続できるようスズキが支援することを決め、地元浜松の産業界に呼びかけました。支援の輪は約60社に及びました。2005年8月には、全国で初めての南米系外国人の学校法人となり、同校の役員（設立発起人、理事、監事、評議員）には地元産業界からも多数参画しています。

国際都市を標榜する浜松市から、立派な日系人2世3世が誕生してほしいと願っています。

4. 大学でスズキ寄附講座・冠講座を開講

　地元の大学において、スズキから講師を派遣し、人材の育成および共同研究等を行う「スズキ寄附講座」や学生に産業界の現状を紹介する「スズキ冠講座」を開講しています。
　スズキは、静岡大学（工学部）において2003年度から、研究者育成及び研究成果の実用化を含めた研究成果の向上等を目的として、エンジン環境工学についての冠講座を開講しています。

- 研究テーマ：環境保護に関する研究（排出ガス低減技術として、冷機運転時の有害ガス低減を、燃焼改善と後処理技術等の異なるアプローチから研究する）
- 講師　　　：スズキから大学に従業員を教授、助教授として派遣
- 期間　　　：2003年4月から2006年3月までの3年間

　なお、スズキは2005年11月16日に、静岡大学との間に、科学技術・学術研究の振興と研究成果の社会活用、人材育成の推進等を図ることを目的として協定書を締結しました（「スズキ株式会社と国立大学法人静岡大学との間の教育研究連携の推進に関する協定書」）。

　また、スズキは、学生に産業界の現状や問題への取り組み方等を紹介することを目的として、静岡産業大学においては2001年度から、浜松大学においては2002年度から毎年冠講座を実施しており、2005年度は新設の浜松学院大学においても加えて開講しています。

- テーマ　：2001年度　軽自動車産業論
　　　　　：2002年度　スズキのやり方
　　　　　：2003年度　スズキの挑戦
　　　　　：2004年度　グローバル企業を目指して
　　　　　：2005・2006年度　グローバル企業を目指して ～厳しい企業競争を勝ち抜くためのスズキの取り組み～
- 講師　　：テーマに応じ、スズキから役員、管理職クラスを大学に派遣
- 講義回数：1回90分授業を毎年13～14回で1講座としています

■「理数大好きモデル地域事業」への協力

　文部科学省傘下の独立行政法人「科学技術振興機構」が主体となり、「理数に興味・関心を持つ子供たちの育成」を目的に、地域の小中学校を対象とした「理数大好きモデル地域事業」が推進されています。
スズキ（本社）の地元である静岡県浜松市もこの「モデル地域」に選ばれ、市教育委員会が、「理数大好き浜松市モデル地域事業」を実施、2006年度は市内の小中合わせて25校が参加しており、スズキも2005年度より、この事業に積極的に参加しています。

　2005年度は、11月にモデル地域の先生方を対象にスズキが従業員等に対して行っている研修教材を利用した研修会を行いました。
　2006年度は、モデル地域の小中学校の生徒さんを対象とし、エンジン分解組立や実際の開発工程で行われるクレイ（工業用粘土）を用いたモデル製作等の講習や実習を行いました。
本物のエンジンや治具を用いた、本物のデザイナーや講師等による、より現場に近い体験をしてもらう等、スズキは今後も、このような「モノづくり」への興味のきっかけ作りに役立つことができる活動をして行きたいと考えています。

従業員とともに

1 ■ 2 3 4 5

スズキでは、「価値ある製品」を作るという目的に向かって、従業員がお互いに協力し合い、一丸となって清新な会社を作るため、上下左右自由に意見を交換し合うコミュニケーションが、企業活動の基盤であると考えています。

従業員とのかかわりにおいては、スズキが過去にこだわらず未来への挑戦を続ける、誠実にものごとに当たる集団となるための制度・環境づくりに取り組み、以下の項目に重点を置いています。

①従業員が安全でかつ健康に働ける健全な職場づくり
②高い目標に挑戦する人材を評価・支援する制度づくり
③良好で安定した労使関係づくり

1. 安全・衛生及び交通安全に対する取り組み

■ 安全・衛生

スズキでは、安全基本理念を掲げて安全衛生管理活動を推進しています。

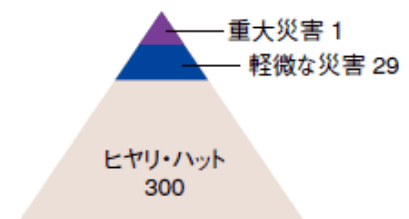
安全基本理念
・安全はすべてに優先する
・労災はすべて防ぐことができる
・安全はみんなの責任である

災害が発生した場合、たとえ軽微なケガであっても、全件を社内に報告回覧（横展開）し、再発防止と類似災害の防止に努めています。危険を危険と感じる安全意識の高揚教育、無理のない安全作業標準への見直し、職場の危険要因の洗い出し･改善をさらに進めていきます。

「1件の重大災害が発生した場合、その背景には29件の軽微な災害、さらにその背後には300件のヒヤリ･ハット※1がある」※2といわれており、災害を未然に防ぐためには、ヒヤリ･ハットを根絶する取り組みを行う必要があります。

そのため、スズキではヒヤリ・ハット事例のリスクアセスメントを2001年から導入し、ヒヤリ･ハットの対策・改善に取り組んでいます。

ハインリッヒの法則(1:29:300)

※1 ヒヤリ･ハットとは作業中に、一歩間違えればケガをしたかもしれない失敗、換言すれば、“ヒヤリ”とした、“ハッ”とした経験を言います。
※2 ハインリッヒの法則

1. 安全･衛生及び交通安全に対する取り組み

■ 健康管理

疾病の早期発見・早期治療を目的に、1995年4月から40歳以上の従業員に対し、人間ドックと歯科健診を義務付けています。さらに、受診後のフォローとして、健康教室の開催、栄養指導等も定期的に実施しています。

また、近年増加傾向にあるストレスやメンタルヘルス対策として、以下の取り組みを実施しています。

・従業員が有効なセルフケアを行えるよう、社内イントラネットを利用した従業員へのメンタルヘルス等の健康情報提供
・各職場のケア促進を図るため、管理職を対象に外部講師によるメンタルヘルスケア講習会を開催
・従業員が気軽に相談できるよう、社内医務室に「心の相談窓口」を開設

■ 交通安全

一人ひとりが四輪車･二輪車メーカーの従業員として自覚を持ち、社会の規範となる運転をできるよう、業務上や通勤途上の交通事故のみならず、私用での運転についても積極的な交通事故防止を図るため、以下の取り組みを実施しています。

- 通勤経路ヒヤリマップの作成
- 小グループでの交通ヒヤリ･ハット、危険予知訓練活動
- 構内交通ルールの指導、徹底
- 所轄警察署による交通安全教育
- 運転シミュレーター、運転適性検査による個別指導
- 長期連休前の交通安全呼びかけ

2. キャリアアップのための取り組み

スズキは、自己を向上させること（＝キャリアアップ）こそが、働きがいの源泉だと考えています。そこで、スズキは、すべての従業員がその適性や能力に応じてキャリアアップが図れるよう、様々な取り組みを行っています。スズキは高い目標を設定し挑戦する人材を育成し、支援します。

■ 目標チャレンジ制度

スズキは、達成可能な目標の実現により、より困難な目標への挑戦こそが自己を向上させる道だと考えます。スズキでは、高い目標を掲げ、それにチャレンジする仕組みとして目標チャレンジ制度を導入しています。半期ごとに本人と上司が話し合うことにより、次の効果が現れています。

①努力目標が具体的になることで本人の仕事への意欲が向上する。

②上司が本人の目標達成度を適切に評価し、本人の能力開発のための指導育成ポイントを的確に把握できる。

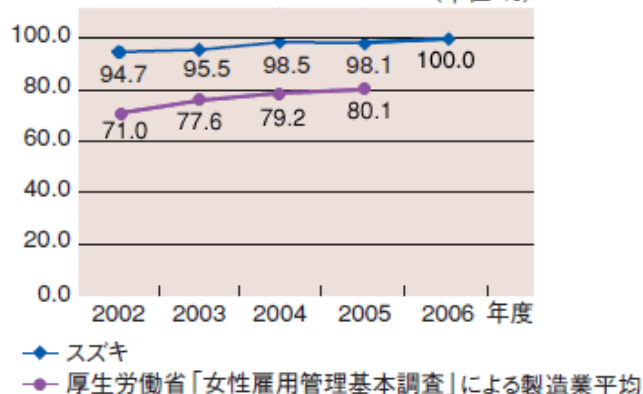
また、スズキの人事制度は、年功のしがらみから脱却した職務重視の人事制度で、スズキの更なる成長を担うプロの人材育成を図るとともに、人事処遇のしくみを仕事、役割、責任と成果に応じた客観性・納得性の高いものとしています。職務重視の人事制度と目標チャレンジ制度が、従業員のキャリアアップをバックアップしています。

■ 自己申告・社内公募制度

スズキは、従業員の適性を正しく評価し、個々の能力が100%発揮できる組織風土を追求しています。そのため、従業員が自らやりたいと思う仕事でその能力を充分に発揮できるよう支援するしくみとして、異動希望を申告する自己申告制度、必要な人材を社内での公募で募集する社内公募制度を実施しています。

■ 育児・介護休職、再雇用制度

スズキでは、働く意欲・能力が有りながら、育児・介護といった自己（家庭）の都合で就労が困難な場合に対して、男女を問わず、育児休職及び介護休職の制度を用意しており、多くの従業員が利用しています。

また、1991年7月より、60歳定年後の再雇用制度を導入しており、最長65歳まで意欲・能力のある従業員への活躍の場を提供しています。

3. 社内教育システム

スズキでは、会社の不断の発展のため、社是に示された理念に基づき、社内教育システムを通じて従業員の職務遂行能力の向上と、企業を取り巻く環境の変化に対応し得る人材の育成を行っています。

● 集合教育（Off the Job Training 略してOff－JT）

集合教育は「職場外教育」とも呼ばれ、社内の教室・研修所等で行う研修や、社外の講習セミナー等をいいます。「階層別教育」※が主体で、基礎的・共通的なものを学ぶのが特徴です。

※　階層別教育とは、社内職位に応じて組織横断的に実施される研修をいいます。部・次長研修、課長研修、係長研修、組長研修、班長研修等です。原則として、対象層全員が受講し、職位に応じた業務遂行に必要な知識、技術、技能を修得します。

研修受講人数（スズキグループ全体）

年度	人数
2001年度	13,430人
2002年度	13,932人
2003年度	17,699人
2004年度	14,430人
2005年度	14,518人
2006年度	15,470人

スズキ社内教育体系図

階層	集合教育（Off−JT）：階層別教育	集合教育（Off−JT）：社外講習会	集合教育（Off−JT）：職能別教育	職場内教育（OJT）	自主的能力向上：自己啓発	自主的能力向上：小集団活動
経営層		社外講習会	職能別教育	OJT		
部・次長	部次長研修	〃	〃	〃		
課長	課長3年目研修 新任管理職研修	〃	〃	〃	通信教育 語学セミナー 資格取得	
係長・組長	係長3年目研修 新任係長研修 新任組長研修	〃	〃	〃	〃	
一般社員・班長	新任班長研修	〃	〃	〃	〃	提案活動 QCサークル活動
新入社員	配属前基礎研修 実習（生産・製品） 導入研修		〃	〃	〃	

3. 社内教育システム

● 職場内教育（On the Job Training 略してOJT）

職場内教育とは、上司・先輩が「日常の仕事」を通して、部下・後輩を教えることをいいます。個々の従業員に合わせた指導ができ、教育内容が業務に直接反映されます。このことから、職場内教育は教育の原点ともいわれ、教育体系の中で最も重要な教育と位置づけられています。各部門で必要な「専門教育」は、主にこの職場内教育で実施しています。

● 自主的能力向上

自己啓発

スズキでは、自己の職業能力を積極的に高めていこうとする意欲を持つ人を支援する「通信教育・語学教育・公的資格取得の費用援助制度」を設けています。

また、高度の知識・技術の修得のために、従業員が社外の各種教育団体が行う講習会に積極的に参加できるよう取り組んでいます。

小集団活動

職場の活性化や自己の向上を図るため、提案活動やQCサークル活動等の職場内のグループによる活動を推進しています。

4. 労使関係

スズキは、スズキ従業員を代表するスズキ労働組合と、「相互信頼」に基づく、良好な労使関係を築いています。

労働組合の目的は、従業員の雇用の安定と働く環境（労働条件）の維持改善にあります。この目的を達成するには、会社の安定的な発展が不可欠です。スズキとスズキ労働組合は、生産活動の成果配分としての給与・賞与・労働時間等に関する交渉では、会社と労働組合という立場の違いから、両者の意見が異なることはありますが、会社を安定的に発展させようとする基本的なベクトルを共有しています。

従業員とのコミュニケーション

スズキは、労使間においても、研究開発・設計・製造・販売等、スズキにおける全ての業務に従業員の声が反映されるように、話し合いの場（労使協議）を数多く設けています。

労使協議会では、労働組合の要求事項（給与・賞与・労働時間等）について話し合うのは勿論のこと、毎月定期的に、経営方針、生産計画・勤務時間、福利厚生、安全衛生等、様々な内容を議論し、お客様に喜んでいただける商品をお届けするために会社は何をなすべきか、従業員（労働組合）は何をなすべきかについて、真剣に意見交換を行っています。

スズキグループの安定した労使関係構築のために

スズキには、国内外138社のグループ企業（製造会社・非製造会社・販売会社）があります。スズキは、138の企業がそれぞれの国・それぞれの地域で、そこに住む人々・社会・お客様から、信頼される企業であり続けたいと考えています。

スズキは、海外企業の労働組合役員と人事労務担当者をスズキに受け入れ、労使間の信頼関係とコミュニケーションの重要性、公平・公正・透明な人事制度の必要性等について研修をしています。また、スズキは、スズキ労働組合と共に、国内外のグループ企業とのグローバルな人材交流を進めることにより、138社約4万6千人の従業員が、創造性豊かに活き活きとして働く闊達な職場風土と安定した労使関係が構築できるよう、取り組んでいます。

5. 特例子会社「スズキ・サポート」の事業開始

2005年2月に設立した特例子会社「スズキ･サポート」は、事業をスタートして3年目を迎えました。

2007年4月末現在で、重度の知的障害者を含めた障害者数は23名となり、指導者と一体となってスズキ本社内事務所、従業員寮、関連施設の清掃業務、社内書類の集配業務に携わっています。

全員が毎日明るく元気に働く姿は、スズキの従業員からも共感と喜びを持って迎えられています。

スズキ･サポート設立の理念である社会貢献の一環として、障害者の方々が働くことの出来る喜び、社会参加によって人間的成長を感じる事が出来るよう、今後も積極的に障害者雇用に取り組んで行きます。

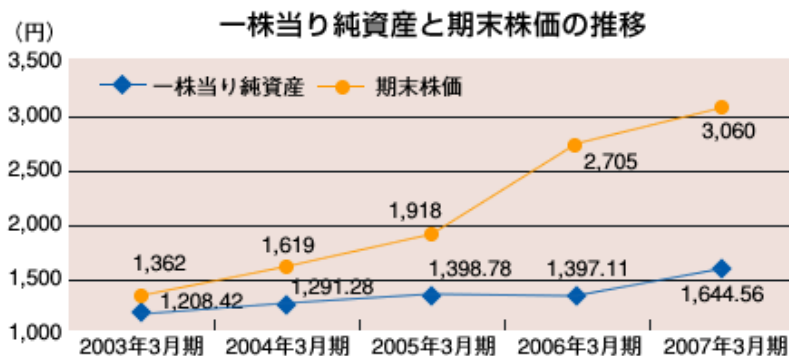
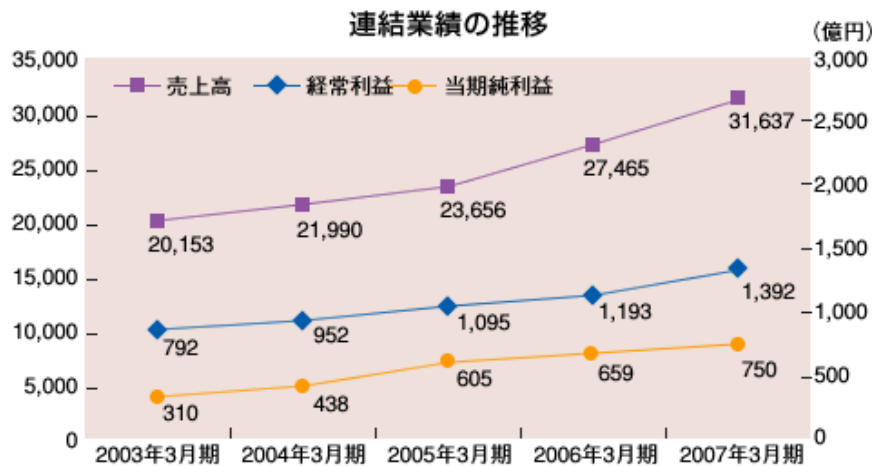
株主・投資家の皆様とともに

1 2 3 4

1. 企業価値の向上

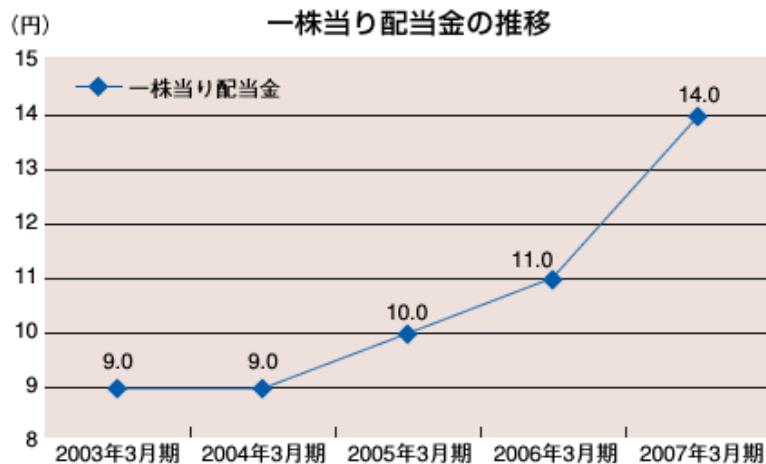
スズキでは、これまでも、株主・投資家の皆様の支持と信頼に応えるため、企業価値の向上に努め、「スズキ中期5ヵ年計画」の達成に向けて努力してまいりました。

この「スズキ中期5ヵ年計画」ですが、海外での四輪車の販売好調などにより、連結売上高3兆円につきましては、当初計画を前倒しして2007年3月期に達成することが出来ました。そこで、残る3カ年について、主要な施策見直しを織り込んだ上で、2007年4月、中期経営目標の修正を行いました。

残り3カ年は、収益基盤の基礎作りに重点を置き、連結売上高3兆5,000億円以上、連結経常利益1,750億円以上の数値目標を達成出来るよう、引き続き当社グループ全員が一丸となって取り組んで参ります。

2. 株主・投資家の皆様のために

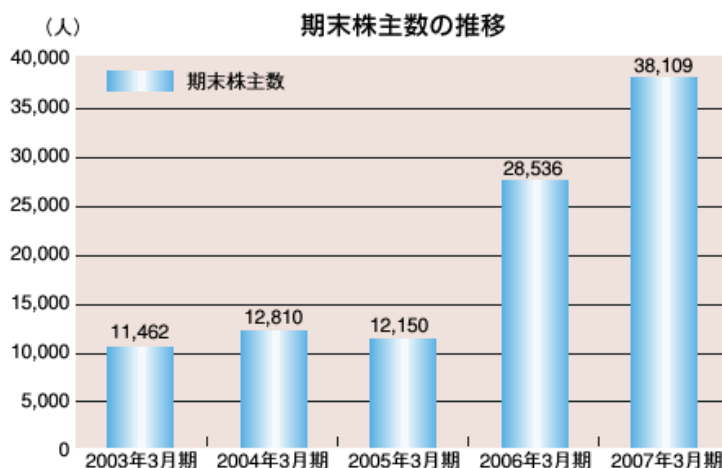
当社の利益配分につきましては、継続的な安定配当を基本とし、あわせて中・長期的な視点から、業績、配当性向、企業体質の一層の強化と今後の事業展開に備えるための内部留保の充実などを勘案して決定しています。

当社グループの業績は、発展途上国を中心とした海外生産工場への依存度が高く、為替変動にも左右されやすい構造にあります。さらに、当社グループは、今後、こうした海外拠点での積極的な設備投資を計画しています。これからも当社グループが、安定的に成長していくためには、当社の体力をより強化し、不測の事態に備えることが重要であります。

このような状況の中で、2007年3月期の配当金につきましては、株主の皆様の日頃のご支援に感謝の意を表するとともに、連結売上高目標3兆円の早期達成を考慮し、1株につき普通配当14円（うち中期配当金6円）とさせていただきました。

3. 株主優待制度

当社では、株主の皆様の日頃のご支援に感謝するとともに、当社製品の一層のご愛用を願いまして、株主優待制度を実施しております。

株主優待制度は、2005年12月に、個人株主の拡大、スズキファン株主の増加促進を目的に実施された「500万株の自己株式の売り出し」と同時に、スズキの世界戦略車「スイフト」がRJCカー・オブ・ザ・イヤー及び2005-2006　日本カー・オブ・ザ・イヤー特別賞「Most Fun」をダブル受賞したことを記念して新設されたものです。

なお、株主数は下記の通り順調に増加しております。

●対象株主

毎年3月31日現在の株主名簿、及び実質株主名簿に記載された1単元（100株）以上保有の株主様。

●優待内容

当社の欧州生産拠点マジャール　スズキ社の所有国ハンガリーの産品であり、当社が輸入販売している「ハンガリーアカシアはちみつ」と天然のミネラルを豊富にバランスよく含んだドイツ原産の「岩塩」の詰め合わせ。

岩塩とハンガリー蜂蜜セット

4. IR※に関する取り組み

スズキでは、「スズキ行動憲章」に掲げている「広く社会に対し正確、公正な情報を開示し、常に社会との適切な関係を保つ」の精神に基づき、株主・投資家の皆様に対し、適切な情報開示に取り組んでいます。

特に、スズキホームページ（http://www.suzuki.co.jp/ir/index.html）では、投資家向け決算説明会資料をはじめ、投資判断に必要な企業情報・資料をIR情報として掲載しています。

※IR（インベスター・リレーションズ）とは、企業が株主・投資家の皆様に対し、
投資判断に必要な企業情報を、適時、公平、継続して提供する活動のことをいいます。

地域社会とともに

1 ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 5 ■ ■

1. 環境美化への取り組み

■スズキマナーアップ活動

スズキは、従業員のマナー・ボランティア及び地域の環境美化に対する意識向上を目的とし、「浜松市道路・河川里親制度」※に基づき、2004年9月に高塚地下道及びその周辺道路の"里親"となって以来、毎月1～2回当該地下道及び周辺道路の清掃活動を行っています。2006年度は20回の清掃活動にのべ1,432人が参加し、およそ軽トラック14台分の可燃・不燃ゴミや廃品等を回収しました。

※里親を希望する団体が自ら区域及び活動内容を定めて市長に申し出て、道路内の清掃等を行う制度

■ クリーン作戦への参加

スズキグループでは、浜松市主催で行われる「クリーン作戦」に参加しています。
2006年度は、5月にアカウミガメの産卵に備えるため、浜松祭りで賑わった凧揚げ会場での「ウェルカメクリーン作戦」に参加しました。

■ 森林保全活動

林野庁天竜森林管理署と「ボランティアの森」協定を結び、浜松市北区引佐町の「スズキの森」で、グループ会社を含め従業員・OB及びその家族により、CO_2削減・森林育成のため長期的な森林保全活動を行っています。2006年度は、のべ181人が植林や下草刈等の活動に参加しました。

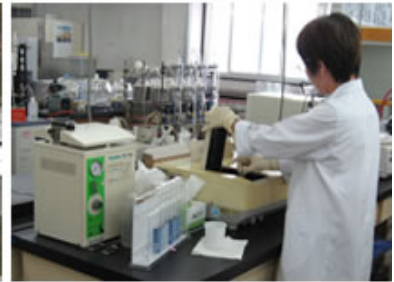
1. 環境美化への取り組み

■ 湖沼の水質浄化のために

静岡県浜松市に位置する佐鳴湖は、富栄養化が進み、環境省の発表する国内湖沼水質ランキングで5年連続ワーストワンとなっています。佐鳴湖の水質を回復させるため、スズキは静岡大学工学部による「アメニティ佐鳴湖プロジェクト※」に協力しています。 2004年3月には、佐鳴湖および周辺河川の水質や底泥の分析、また水深データを収集するため、静岡大学に、ボートの操船や分析データの提供で協力しました。このデータは、佐鳴湖の汚染メカニズムを解明するためのコンピューター・シミュレーションモデルの開発に役立てられています。 2004年11月からは、佐鳴湖の植物プランクトンの増殖要因を解明するため共同研究を行い、これまでに佐鳴湖における塩分、窒素、リンなどの影響を把握することができました。汚濁要因を明確にすることで、浄化対策の検討に役立つと考えております。 今後も、スズキは「アメニティ佐鳴湖プロジェクト」に協力していきます。

※「アメニティ佐鳴湖プロジェクト」とは、2002年12月に環境省が公表した「平成13年度公共用水域水質測定結果」で佐鳴湖が全国ワーストワンになったことを受け、静岡大学が効果的な浄化技術を提案することを目的に立ち上げたプロジェクト。

スズキマリーナ浜名湖にて

底泥の採取

水質測定作業

■ 佐鳴湖流域一斉水質調査の参加

佐鳴湖ネットワーク会議が主催した地域住民（市民、企業など）による佐鳴湖流域一斉水質調査（パックテスト）に参加しました。

■ 「はまなこ楽会」への参加

浜名湖流域の住民、環境保全団体、事業者等、浜名湖に関心のある方々が、連携した環境保全活動を行うために設立された「はまなこ環境ネットワーク」が主催したイベント「はまなこ楽会」に参加し、イベントの中で湖西工場の廃水処理の取り組みについて紹介プレゼンをしました。

地域社会とともに 1 ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 5 ■ ■

1. 環境美化への取り組み

■下川コース（北海道）における森林保全活動

スズキのテストコースがある北海道下川町は、総面積の約90％が森林の緑豊かな町です。貴重な森林資源を未来に引き継ぐため、下川町は環境にやさしい森林づくりの体制を整え、2003年にFSC森林グループ認証※を取得しました。国内11番目、北海道では初めての取得です。

スズキ下川コース内の約287haの森林も、FSC認証制度の厳しい基準・原則に適合していることが認められ、2006年4月から下川町のFSC森林グループ認証に加えていただきました。今後も引き続き、スズキは、自然との共存を考慮した産業活動を行っていきます。

FSCグループ認証の認可証

FSCは、世界で認められた「環境、社会､経済のバランスに配慮した森林管理の証明」です。

FSCは、世界で認められた「環境、社会､経済のバランスに配慮した森林管理の証明」です。 FSC(森林管理協議会：Forest Stewardship Council)は、1993年に設立された国際的森林認証制度の一つであり、適切な森林管理のための原則と規準にしたがって管理がされていることを、第3者機関が審査を行い認証する制度です。本部はドイツにあります。
下川町の取得した「FSCグループ認証」は、個々の森林に対しての認可取得ではなく、いくつかの森林をまとめて認証を取得する制度です。下川町森林組合が代表して認可を取得しており、グループメンバーの森林経営を適切に管理、指導しています。

下川コース（北海道）

また、スズキは、地球温暖化対策となる「下川町森林づくり事業」にも賛同しており、2005年からの3年間で150万円の寄付を行っています。2006年度の寄付金50万円は、下川町の試算では年間175トンのCO_2吸収効果を生み出しています。

尚、下川町とは「法人の森林制度」の契約を1996年～2028年まで結んでおり、国（森林管理署）と共に約4.3ha（樹木3,200本）を管理・運用しています。

■（株）スズキビジネス環境美化事業部での取り組み

（株）スズキビジネス環境美化事業部は、湖西工場、相良工場をはじめ、スズキグループ各工場の構内清掃業務を請負っており、各工場主催の環境保全活動にも積極的に参加しています。特に工場周辺の除草作業や側溝清掃等を実施し、快適な環境の維持に貢献しています。

地域社会とともに 1 ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 5 ■ ■

2. 被災地への支援

■ アメリカ・ハリケーン「カトリーナ」の被災地支援

2005年8月末に上陸したハリケーン「カトリーナ」による被害に対し、スズキはルイジアナ州の消防当局に、瓦礫の中での復旧作業用にATV（多目的四輪バギー車）を15台、水没地域の運搬用に船外機20台を寄贈しました。

■ パキスタン北部地震の被災地支援

2005年10月8日にパキスタン北部で発生した大規模地震被害に対し、スズキ及び海外子会社のパックスズキモーター社、スズキモーターサイクルズパキスタン社（ともにパキスタン）は、被災地支援のために四輪車2台、二輪車20台及び義援金を合わせて総額1,900万円相当の支援をしました。

■ 中国江西省地震の被災地支援

2005年11月26日に中国江西省北部で発生した地震の被災地支援のため、スズキの中国における合弁会社の江西昌河鈴木汽車有限責任公司は、同社が生産販売する車両10台（約500万円相当）を同省九江市に寄贈しました。

■ インドネシア･ジャワ島中部地震の被災地支援

2006年5月27日にジャワ島中部で発生した大規模地震の被災地支援のため、スズキは日本赤十字社を通して義援金500万円を、また現地の子会社インドモービル・スズキ・インターナショナル社では義援金または支援物資約600万円相当の支援をしました。

3.スポーツ振興活動（主旨賛同支援型）

■ 陸上競技部員が「ハイプロシード陸上競技講座」の講師として参加

スズキ株式会社陸上競技部は、2006年度で5回目となる「シズオカ・ハイプロシード陸上競技講座」に講師として現役選手等を派遣し、県下約100名の中・高学生を対象に陸上競技講座を開催。短距離走や跳躍、投擲の基礎的な技術や取り組み方などの指導のほか、2006年度からは長距離選手を対象とした講座を新設。指導には選手のみならず長距離監督及びコーチングスタッフがあたりました。

この講座は、陸上競技にもっと興味を持ってもらうとともに、競技力の向上を図ることを目的に実施されているものです。講師の中には、オリンピックや世界選手権への出場経験がある選手も含まれており、生徒たちはこの貴重な経験を生かして、高校・大学への進学後も活躍するなど、大きな成果をあげています。

■ スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会の冠スポンサー

スズキは、「スズキワールドカップエアロビック世界選手権大会」を1990年の第1回大会から、「スズキジャパンカップエアロビック全日本選手権大会」を1988年の第5回大会から、それぞれ冠スポンサーとして協賛しています。この間、エアロビックは、誰でも気軽に参加できる競技スポーツとしてだけでなく、子供から高齢者まで世代を越えて楽しむことができる生涯スポーツとして普及しました。スズキでは、大会協賛を通じて、エアロビックが、健康増進のための市民スポーツとして、ますます定着することを願っています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

地域に愛される企業を目指して、各工場等においても様々な取り組みをしています。なお工場秋祭りの開催につきましては、湖西工場、磐田工場での開催が好評につき、各工場での開催を計画しています。

■ 湖西工場での取り組み

工場秋祭り

湖西工場では、地元自治会と一緒になって「秋祭り」を開催し、従業員とその家族及び地域住民の方々との親睦を図っています。祭り来場者は、約5,000人に達し、大いに盛り上がりました。

地域の皆様には「手踊り」、白須賀中学校には「音楽演奏会」、産地直売等でお世話になっています。

その他のイベントとしては、環境施設を見学して頂くエコツアー、各種模擬店、キャラクターショー、舞台からの餅投等を行い楽しい「秋祭り」を毎年開催しています。

工場見学

小学校５年生の社会科校外学習の一環として、毎年9,000人を受け入れています。見学では、流れ作業の仕組を学習したり、風力発電設備を見学したり、当社の環境への取組を学習することにより地球温暖化防止対策の重要性を理解し、ゴミの分別等のように「自分でできることは自分でする。」等の大切さを学んで頂いております。

地元自治会の工場見学会

地元自治会の方に当社の事業内容を理解していただき、相互のコミュニケーションを深めるため、湖西工場見学会を開催しています。

見学会では、生産ラインの他、焼却施設や風力発電設備等の環境関連施設を見学し、環境に配慮した生産活動の状況を理解して頂いております。

工場外周の5S活動

環境保全活動の一環として、例年、衛生部会員、関係企業等が年３回、延べ200人弱が外周の清掃活動を行います。

又、従業員や納入業者には、「ポイ捨て禁止」を呼び掛ける等の環境意識の向上を図っています。

工場周辺地区での交通安全指導

湖西工場の交通安全部会が中心となり、地元の交通安全指導員、PTAの方々と一緒になって、従業員が利用する交差点や小学生、中学生が横断する交差点で交通指導を行っています。

年間で述べ約350人の従業員が交通指導に出て、安全で安心な街づくりに協力しています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 磐田工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

　工場周辺を中心に多くの従業員が参加して、ゴミ拾いを行っています。この活動は毎月実施しています。

森林整備作業への参加

　枝打ちや伐採などで木々の成長を促すことにより、森林が本来持っている機能を遠い将来まで継続的に発揮させていくことを狙いとして、磐田市環境保全推進協議会が主催する森林整備作業に参加しています。

地元の皆様との交流会活動

　"地域とともに発展する"を目指し、地元自治会役員、有志の方々を招き、工場見学を行うとともに、環境への取り組み説明をはじめ、幅広く意見交換を行っています。共存共栄の精神のもとに、友好関係を築く活動を展開しています。

交通安全街頭指導への参加

　毎日夕方の渋滞時に、役職者による正門前横断歩道での立哨指導を実施しています。また、全国交通安全運動にあわせて、社内交通安全部会員による交差点での立哨指導も実施しています。

その他、グランドの貸出や小学生の見学受け入れなど

　地元自治会をはじめ、地域の少年サッカーチームへグランドを貸与しています。ナイター設備も整っていることもあり、喜んでご利用頂いています。また、社会科の校外学習の一環として、地域学校を中心に工場見学の受け入れを行っています。実際の組立て工程を見学することを通して、仕事の様子や工夫していることについて調べるなど、学習のまとめの機会として役立てて頂いています。

工場秋祭りの開催

　工場を会場とし、従業員間および地域住民の方々との親睦を図ることを目的に毎年秋祭りを開催し、多くの皆様にご来場いただいています。この秋祭りは、芸能アトラクションあり、従業員による模擬店あり、抽選会などに加え、地元自治会による屋台の引き回し、地元高校生ブラスバンドの演奏会と、地元の皆様と一体となった楽しい行事の一つとなっています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 相良工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

　工場内の環境ワーキンググループが中心となり、工場周辺の清掃活動を実施しています。今年度は6月、11月、2月の計3回実施しました。来年度も3回の実施を計画しています。

地元の皆様との交流活動

　例年2月に、スズキの事業内容や環境への取り組み等に関して、地元の皆様と相互コミュニケーションを図るため情報交換会を実施しています。本年度は2月に実施し、地元の区長さん、市議会議員、牧之原市担当者など22名の方々にご参加いただきました。

交通安全街頭指導への参加

　交通部会員による工場周辺の交差点立哨を月1回実施しています。また、各職場単位の取組みとしての立哨活動も実施しています。地域との連携として、榛南地区安全管理協会実施の立哨活動にも積極的に協力させていただいています（年4〜6回）。

その他、グランドの貸出や小学生の見学受け入れなど

　今年度は地元で開催の『榛原100人ウォーキング』へ50名が参加しました。来年度は『牧之原市グリーンティーウォーク』への参加や工場調整池を開放しての『魚釣り大会』開催を予定しています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 高塚工場での取り組み

工場秋祭りの開催

　従業員とその家族および地域住民の方々と親睦を図るために、9月に秋祭りを開催しました。高塚工場での祭りは、13年ぶりとなりましたが、約8,000人が参加し盛り上がりました。地域の皆様にも、自治会の手踊りや小・中学校の音楽演奏会などでご参加いただきました。この他に各種模擬店、キャラクターショー、餅投げなどを行い、楽しい秋祭りになりました。

地元の皆様との交流活動

　スズキの事業内容や環境への取り組みについて理解していただき、相互のコミュニケーションを深めるため、近隣の自治会役員の方々をお招きして交流会を実施しました。今年度は5月に実施し、12名の方にご参加いただきました。
　意見交換を交えつつ、交流会を楽しんで頂きました。

工場周辺の清掃活動

　高塚工場従業員による、工場周辺の清掃活動を毎月1回実施しています。

交通安全街頭指導

　交通部会員による工場周辺街頭指導を月1回実施しています。
　安全速度および自転車の運転マナーを中心にチェックし、交通事故防止に取り組んでいます。

地域社会とともに 1 ■ ■ 2 3 4 ■ ■ ■ ■ ■ ■ 5 ■ ■

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 豊川工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

年2回（5月と9月）、役職者約100名が参加して工場外周のゴミ拾いを実施しています。

地元の皆様との交流活動

スズキの事業内容を理解していただき、相互のコミュニケーションを図るため、地域の皆様を工場にお招きして、見学会や意見交換を行っています。

交通安全街頭指導への参加

交通部会員、役職者が工場周辺の交差点で、街頭指導を実施しています。 従業員の運転をチェックし、指摘事項があれば、その従業員を指導しています。

その他、グランドの貸し出しや小学生の見学受け入れなど

地域の少年サッカーや野球をはじめ、地域の皆様にグランドを貸与しています。ナイター設備があることから、20時頃まで、ご利用頂いていることも少なくありません。また、地域の体育大会などでは数多くの方が訪れるため、休日中に限り従業員駐車場を開放、大勢の方に参加していただけるようにしています。

工場夏祭りの開催

従業員や家族、地域の方々と親睦を図るために、工場構内を会場として、夏祭りを開催しました。従業員が模擬店を開き、ステージではキャラクターショーや抽選会などを行いました。多くの皆様にご来場いただき、楽しい夏祭りをおこなうことができました。

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 大須賀工場での取り組み

工場周辺の清掃活動

　工場周辺の環境美化などを目的として、年2回(春・秋各1回)工場周辺の清掃活動を実施しています。

　本年も4月と11月の2回実施し、各回軽トラック2台分のゴミを回収できました。

地元の皆様との交流活動

　以前より地域住民の皆様との懇談会、子供会の工場見学等、地域に根ざしたコミュニケーション活動を進めてきましたが、本年も地元自治会役員の皆様との懇談会、及び、工場見学を12月に実施いたしました。

　更に来年度は4月に地元祭典後の清掃奉仕、秋には工場主催の秋祭りに地元住民の皆様にも参加いただく予定で計画を策定中です。

　今後共、地域住民の皆様に親しまれ愛される工場を目指して活動して行きます。

交通安全街頭指導への参加

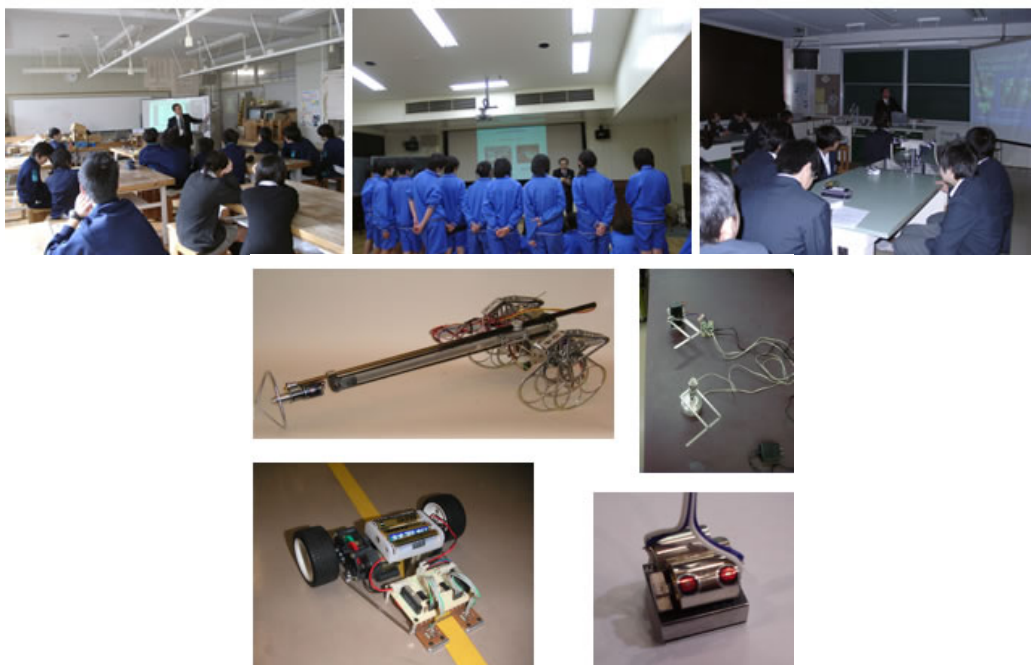
　安全運転管理協会加入企業として、全国交通安全運動期間(4月：春の交通安全運動、7月：夏の交通安全県民運動、12月：年末の交通安全県民運動)などに近隣自治会と合同で、従業員の通勤経路となっている道路の交差点で、シートベルト着用確認などの街頭指導を実施しています。

4. 各工場、事業所等における取り組み

■ 横浜事業所での取り組み

現在、横浜市都筑区区政推進課による「つづき博士倶楽部講座」に、スズキ(株)横浜研究室より技術者を派遣し、小・中学校の児童・生徒を対象に、講演活動を行なっております。

2006年度は、4校94名の皆さんに「ロボット」をテーマに講演しました。講演は「できるだけ分かりやすく」を心掛け、パソコン、プロジェクタ、文章、図、イラスト、グラフ、写真、動画、実物のロボットサンプル、書籍を使って行ないました。

写真のようなチェビシェフリンク機構を使って6本足で歩く競技用ロボット、赤外線センサを使って線に沿って進むライントレースロボット、一辺が2cmのサイコロより小さいロボットやマスタ･スレーブ型ロボット等、実際に目の前で動くロボットに触れながら、熱心に耳を傾けて頂きました。

＜講演に持参するロボットの実物サンプル＞

講演後の質疑応答では、質問だけでなく、ロボットに関する多くの夢や希望が出されました。後日、先生・生徒さん方より礼状や感想文が届くことがあり、社会貢献活動を通して触れ合うことのできた方々からの心暖まるご意見・ご感想は、次回の講演への反省と励みになりました。

■ 竜洋コースでの取り組み

竜洋コースのスポーツ競技大会への開放

スズキ竜洋コースを地域のスポーツ団体や学校関係者からの要望により、開放しています。

近年恒例化した「サンライズ イワタ IN 竜洋（トライアスロン）」、「フレンドリーデュアスロン IN 竜洋」、「静岡県西部中学校駅伝」大会等に、社会人から小･中学生まで、幅広く竜洋コースを開放し、地域スポーツ団体や青少年の健全育成活動に協賛しています。

5. 海外での取り組み

■ インドネシア

06年5月19日	Tambun工場周辺団体に対し救急車を寄贈 2005年度はAl-Azhar財団に1台を寄付（2006年度は3台を予定）し、周辺地域への貢献を行っています。 エイズウォーク活動（AIDS WALK 2005）への参加 インドネシア・エイズ協会の主催する"エイズ・ウォーク"にスズキ車のオーナーズクラブとして参加、エイズに対する一般的な認知を呼びかけました。約1,500名の学生も参加し、ジャカルタ中心部を行進しました。

05年4月	アチェ津波被災地への寄付･フリーサービスキャンペーン実施 被災地域でのフリーサービスキャンペーンを行い、商用車（スズキ キャリイ）を中心とした300台の補修を行いました。また、ディーラー有志の協力の下、学校再建への寄付を行いました。

06年5月	ジョグジャカルタ地震被災地への寄付･フリーサービスキャンペーン実施 被災地域でのフリーサービスキャンペーンを行い、二輪車4,000台の補修を行いました。

06年2月	APVクラブによるMarunda村へ小学校施設のための寄付 スズキとAPVクラブは、Fadhilah小学校校舎の補修のための寄付を行うと共に、書籍を贈りました。

5. 海外での取り組み

■ パキスタン

パックスズキモーター社の品質・安全・環境管理【パキスタン】

パックスズキモーター社は、パキスタンのカラチにあるスズキの自動車生産工場です。 パックスズキモーター社は、「品質」、「安全」、「環境」の管理を徹底しており、2003年5月にISO9001（品質マネジメントシステム）、2005年8月にOHSAS18001（労働安全衛生マネジメントシステム）、ISO14001（環境マネジメントシステム）を認証取得しました。

2007年4月には、労働安全衛生管理についての功績が認められ、EFP（パキスタン雇用主連盟）とILO（国際労働機関）から、最優秀労働安全衛生実践企業（BEST PRACTICES IN OCCUPATIONAL SAFETY &HEALTH）として表彰を受けました。 また、現在、パキスタンでは、水質汚染公害が深刻な社会問題になっていますが、パックスズキモーター社は、水質汚染の防止のため、国の排水基準を遵守し環境保全に努めています。

2007年6月1日には、生産能力増加に対応して既存の『凝集沈殿方式及び生物処理方式』の排水処理設備に加え、新たに『加圧浮上方式及び生物処理方式』の新設備を増設、運転開始し適切な処理をしています。

最優秀労働安全衛生実践企業 授賞式

2007年6月に増設･稼動開始した排水処理

5. 海外での取り組み

■ ハンガリー

地域社会への貢献

- エステルゴム市の職業訓練学校及びその他国内80以上の大学･単科大学･職業訓練学校への教育貢献・・・職業訓練学校への車両･エンジン･トランスミッション等の寄贈
- ハンガリーの国会議事堂消防隊への車両の寄贈
- 身体障害者のための様々な協会への車両の寄贈（セーケシュフェヘールバールのダウン症協会等）
- 毎年のエステルゴムサマーフェスティバルでの様々なイベントに対する資金援助
- 隔年のエステルゴムギターフェスティバルに対する資金援助
- エステルゴム州コマロム・エステルゴム県での様々なスポーツ活動への援助
- 様々な文化教育議会への資金援助

ボランティア

- ハンガリー赤十字社が組織する隔月の献血活動
- 官庁、大学その他教育機関による会議や特別イベントで企業家や中小企業リーダーのマネージメント能力向上のためのプレゼンテーション実施
- 一般的なモータリゼーション知識の向上のためのボランティア活動（工場見学･会議等）

■ インド

05年9月16日	販売店協力のもとインド国内15都市にマルチドライビングスクールを設立することを発表

06年1月30日	自動車関連の最新技術･開発に携わる学生の教育･訓練実施を基軸とした技術専門学校の発展に関するHaryana州政府との合意

06年4月11日	マルチインターナショナルスクールとして芸術教育機関を設立
	デリー中心のチルドレンパークの管理・維持及びパークでのNGO/経済的に恵まれない子供や就学児童の為のイベント開催
	ニューデリー市議会よりデリー市内の9箇所のロータリーの管理・維持を委託
	CRY（Child Rights and You）のサポート
	女性従業員のための福祉活動と保育所運営、またNGOが運営する契約労働者のための保育所への資金提供
	住宅地域２箇所でクラブを運営し、図書・スポーツ等の福祉事業を実施

海外生産会社への取り組み

海外生産会社の人材育成支援

（財）海外技術者研修協会（AOTS）の受入れ研修事業への参画、また海外生産会社からの研修生の直接受入れにより、社内の各部門で研修を実施しています。

これらの研修は、海外生産会社の生産活動を支える実践的な技術や技能の移転を効率的に行うことで開発途上国の産業発展に貢献しており、また、わが国との相互理解や友好促進にも寄与しています。

海外研修生受入会社(2006年度)

国名		会社名
北米	アメリカ	スズキ・マニュファクチャリング・オブ・アメリカ社
	カナダ	カミ・オートモティブ社
南米	コロンビア	スズキコロンビア社
欧州	スペイン	サンタナモーター社
		スズキスペイン社
	ハンガリー	マジャールスズキ社
アジア	台湾	太子汽車工業股份有限公司
		台鈴工業股份有限公司
	中国	重慶長安鈴木汽車有限公司
		江西昌河鈴木汽車有限責任公司
		済南軽騎鈴木摩托車有限公司
		鈴木摩托車研究開発有限公司
	フィリピン	スズキフィリピン社
	タイ	スズキモーターR&Dアジア社
	インドネシア	インドモービル・スズキ・インターナショナル社
	インド	マルチ・ウドヨグ社※
		マルチスズキオートモービルズインディア社
		スズキパワートレインインディア社
	パキスタン	パックスズキモーター社

※マルチ・ウドヨグ社は07年9月にマルチ・スズキ社に社名変更致しました。

環境への責任

永続的な地球環境のために

スズキは2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定し、企業の存続と持続的発展が可能な社会の実現を目指し推進しています。ここではスズキの環境に関する取り組みについて紹介します。

環境に配慮した企業経営

1 ■ ■ ■ ■ 2 ■ ■ 3 4

事業活動を営む上で環境に配慮した取り組みを行うことは経営上の最重要課題のひとつでであり、スズキは全社をあげてこの取り組みを行っています。

1. 環境管理システムの継続的な改善

■ スズキ地球環境憲章

スズキは『環境への取組み』の基本となる考え方として、2002年3月に「スズキ地球環境憲章」を制定しました。その後、2006年12月に、これまでの取り組み内容や体制を整理して「スズキ地球環境憲章」を見直しました。基本となる普遍的な考え方のみを憲章として残し、具体的な取組項目は「スズキ環境保全取組プラン」に盛り込んで定めることにしました。

スズキ地球環境憲章

（2006年12月改訂）

【環境理念】

美しい地球と豊かな社会を次の世代に引き継いで行くために、一人ひとりの行動が地球の未来を左右する大きな力を持つことを自覚し、地球環境保全に取り組んでいきます。

【環境基本方針】

●環境法規を遵守し、自主基準の運用を推進します。
●事業活動及び製品の環境負荷を積極的に低減します。
●環境管理体制を整備し、継続的に改善していきます。
●環境コミュニケーションを積極的に推進します。

■ スズキ環境保全取り組みプラン

スズキは環境への取り組みの中長期目標として「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定しています。1993年に初めて「スズキ環境保全取り組みプラン」を策定し、1996年に改訂いたしました。その後、社会動向や変化を捉え、今後の取り組みを再整理した「スズキ環境保全取り組みプラン（2007年度改訂版）」を策定します。

1. 環境管理システムの継続的な改善

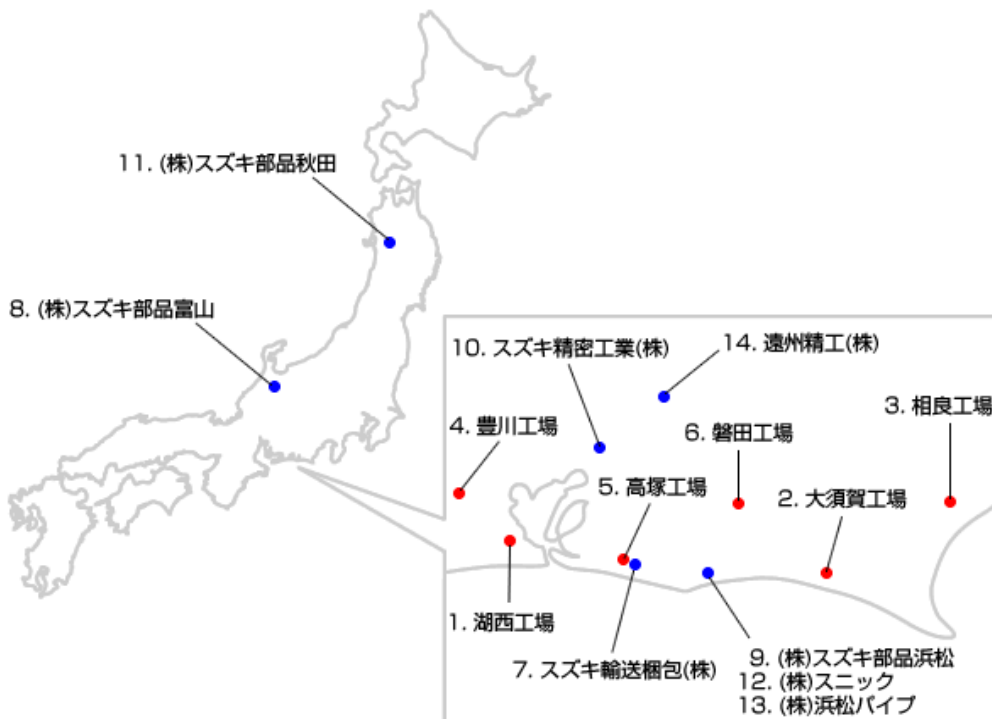
■ 環境マネジメントシステムの導入

スズキは環境保全活動への取組みのひとつとしてISO14001等の『環境マネジメントシステム』の導入を推進しています。ISO14001は環境マネジメントシステムにおける国際標準規格であり、スズキはこのシステムの認証取得に伴い法令遵守や環境負荷低減の徹底を図り、また、環境監査を通して環境マネジメントシステムの有効性を確認しています。

ISO14001 登録証

国内

自社工場については、2003年3月までにすべての工場（6工場）でISO14001の認証を取得し、製造子会社では2007年3月末現在、9社中7社が認証取得しています。 非製造部門については、2005年1月に子会社のスズキ輸送梱包（株）が初めてISO14001を認証取得しました。また、「（株）スズキビジネス　環境美化事業部」では環境保全活動の取組みのため「エコアクション21」の導入を進めています。

<スズキ>

● ［国内工場］

	名称	取得時期
1	湖西工場	1998年7月
2	大須賀工場	1999年9月
3	相良工場	1999年9月
4	豊川工場	2000年12月
5	高塚工場	2003年3月
6	磐田工場	2003年3月

1. 環境管理システムの継続的な改善

<国内関係会社>

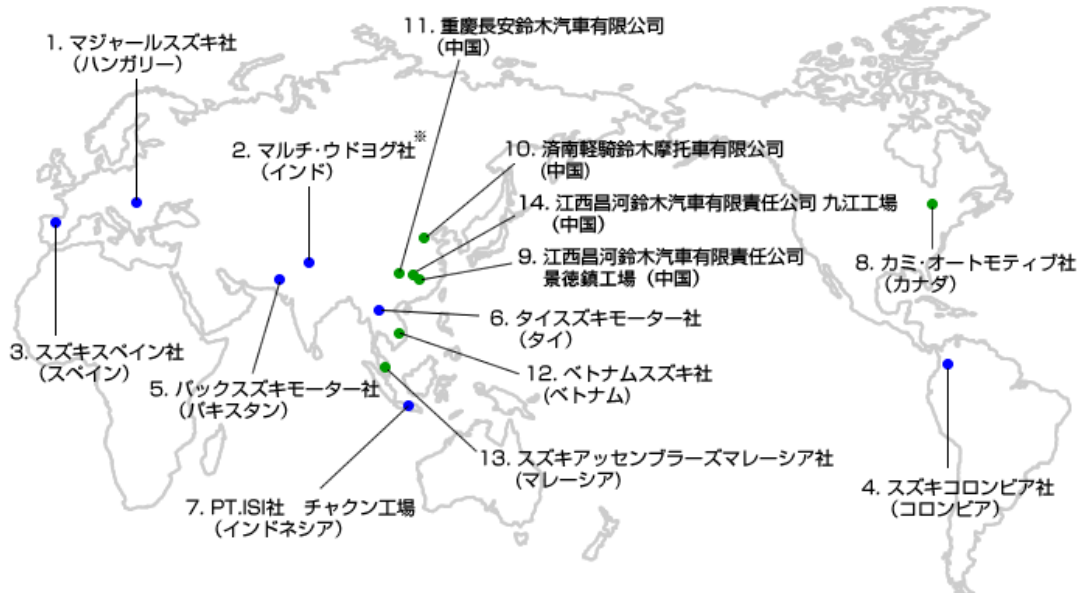
● ［非製造子会社］

	名称	取得時期
7	スズキ輸送梱包(株)	2005年1月

● ［製造子会社］

	名称	取得時期
8	(株)スズキ部品富山	2001年3月
9	(株)スズキ部品浜松	2001年6月
10	スズキ精密工業(株)	2001年10月
11	(株)スズキ部品秋田	2002年3月
12	(株)スニック	2005年3月
13	(株)浜松パイプ	2005年5月
14	遠州精工(株)	2005年7月

海外

　海外製造事業所については、1998年4月、マジャールスズキ社がグループの中で初めて認証取得し、2007年3月末現在、製造子会社では7社、関連会社では7社がISO14001の認証取得をしました。すでに認証取得している関連会社以外の会社も取得に向けた取組みを行っています。

● ［製造子会社］

	名称	取得時期
1	マジャールスズキ社（ハンガリー）	1998年4月
2	マルチ・ウドヨグ社（インド）	1999年12月
3	スズキスペイン社（スペイン）	2000年2月
4	スズキコロンビア社（コロンビア）	2003年12月
5	パックスズキモーター社（パキスタン）	2005年8月
6	タイスズキモーター社（タイ）	2005年8月
7	PT.ISI社　チャクン工場（インドネシア）	2006年4月

※ マルチ・ウドヨグ社は、07年9月にマルチ・スズキ社に社名変更致しました。

● ［関連会社］

	名称	取得時期
8	カミ・オートモティブ社（カナダ）	2000年7月
9	江西昌河鈴木汽車有限責任公司 景徳鎮工場（中国）	2003年12月
10	済南軽騎鈴木摩托車有限公司（中国）	2004年8月
11	重慶長安鈴木汽車有限公司（中国）	2004年11月
12	ベトナムスズキ社（ベトナム）	2005年3月
13	スズキアッセンブラーズマレーシア社（マレーシア）	2006年10月
14	江西昌河鈴木汽車有限責任公司 九江工場（中国）	2006年12月

1. 環境管理システムの継続的な改善

■ 環境監査

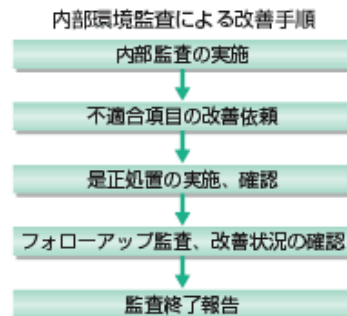
スズキでは毎年1回、外部審査機関による環境マネジメントシステムの審査(外部審査）を受け、更にスズキ独自の内部監査を行い、二重の監査を行うことで環境への取り組みをより確実なものにしています。

外部審査機関による環境審査

環境マネジメントシステムが確実に実施されているか否かの確認とそのシステムの有効性及び妥当性を確認するため、第三者機関から文書及び現場における審査を受けています。2006年度は1工場の更新審査と5工場の定期審査を受け、ISO14001の要求事項に対する「軽微な不適合」※1は6工場で11件ありました。直ちに原因究明及び是正処置を行ない、再発防止に努めています。また、「観察事項」※2は全工場で24件あり、継続的な改善を実施していきます。

※1.「軽微な不適合」とは直ちに是正しなければならない事項のうち、システム運用上の致命的な欠陥ではない事項。
※2.「観察事項」とは直ちに是正しなければならない事項ではなく、今後継続的に改善することが望ましい事項。

内部監査

内部監査では環境マネジメントシステム監査（全体監査）と予防監査（局所監査）の2種類の監査を実施しています。監査の際、被監査部門と直接利害関係が無い内部監査員を選任して環境マネジメントシステムが適切に実施されているかどうかを監査します。

環境マネジメントシステム監査

環境マネジメントシステムの運用が適切に実施されているかどうかを「文書」及び「現場」において監査します。

2006年度には指摘事項13件、アドバイス75件がありましたが、すべて改善しました。

予防監査

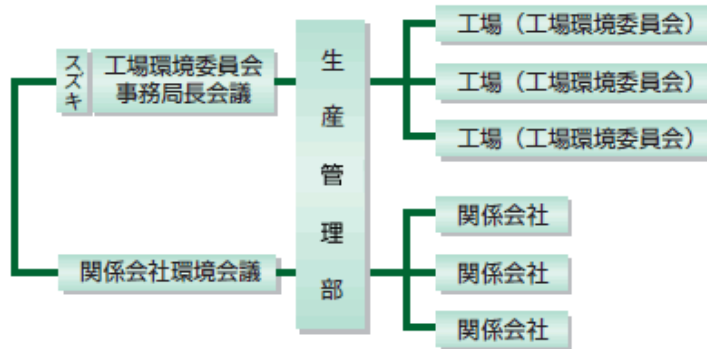
緊急事態の発生する恐れがある排水処理場、化学物質の使用・保管場所及び廃棄物処理場を中心に現場を充分に確認しながら監査します。

2006年度には指摘事項が18件あり、すべて改善しました。

環境パトロール

緊急事態の発生する恐れのある場所を工場長が定期的にパトロールし、環境事故の未然防止を図ります。

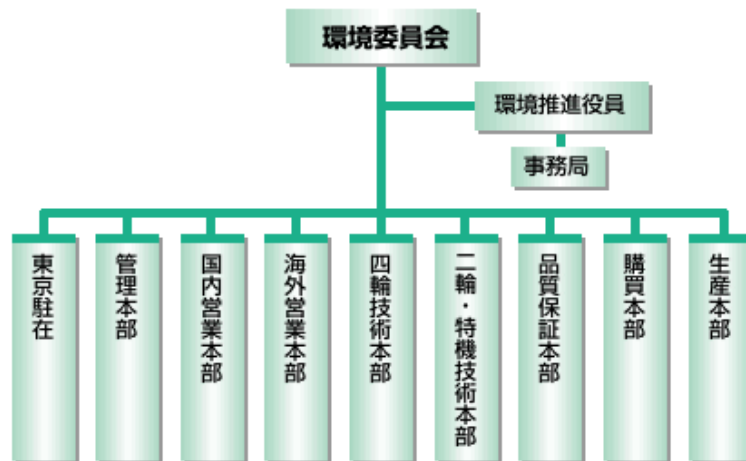
1. 環境管理システムの継続的な改善

環境会議

社内工場の環境管理を向上させるため、2ヶ月に1度、工場環境委員会事務局長会議を行っています。この場にはスズキの全工場の事務局長が集まり、環境保全計画の改善事例や全工場に関連する事項等について現場で現物を確認し討議しています。ここで確認・討議された内容は各工場に展開され、スズキの環境活動に役立っています。

また、製造子会社についても2005年度より2ヶ月に1度、関係会社環境会議を開催し、スズキグループとしての環境管理のレベルアップを図っています。

2. 環境組織の活動推進

■ 環境組織

スズキは1989年8月に「環境問題審議会」を設置し、全社横断的な環境課題への取り組みを推進する体制を作りました。2001年4月には、より複雑化してくる環境課題への対応として、環境問題審議会に替わる強固な新組織「環境委員会」を設置しました。環境委員会では、環境に関する重要な課題への取組方針を審議、決定し、会社全体の環境対策を推進しています。

2. 環境組織の活動推進

■ 環境目標と実績

			2006年度		2007年度
			目標	実績	目標
環境に配慮した企業経営	環境マネジメントシステムの普及		海外製造関係会社2社でISO14001認証を取得する。	2社が取得し、海外製造関係会社の認証取得社数は14になった。	海外製造関係会社でISO14001を順次認証取得する。
環境に配慮した製品開発	燃費	四輪車	2010年燃費基準の早期達成を図る。	一部の重量ランクでわずかに及ばなかったが、2010年燃費基準をほぼ満足するレベルまで燃費を改善できた。	2015年燃費基準を見据えて今後の燃費向上計画をまとめ、燃費改善の取り組みを行う。
		二輪車	キャブレター車の一部の機種につきFI(フューエルインジェクション)化し燃費を5%向上させる。	計画機種で５%以上の燃費向上を達成。	キャブレター車のFI（フューエルインジェクション）化を更に進めていく。FI化により燃費を5%向上させる。
		船外機	エンジン、プロペラ効率の向上と航走抵抗低減により、燃費を向上させる。	DF300においてクラストップの燃費を達成できた。	エンジン、プロペラ効率の向上と航走抵抗低減により、燃費を向上させる。
	排出ガス	四輪車	新長期低排出ガス認定車を普及拡大する。	新長期低排出ガス認定車を普及拡大した。（乗用車の約55%が☆☆☆☆認定車）	新長期規制☆☆☆☆認定車を普及拡大する。
		二輪車	欧州規制対応車を普及拡大する。	計画していた10機種の内、10機種すべてで達成した。	欧州規制対応車を普及拡大する。
		船外機	EPA、CARB、EUの2次規制を想定した開発を行う。	2次規制を想定した開発を行った。	EPA、CARB、EUの2次規制を想定した開発を行う。
	クリーンエネルギー車		天然ガス自動車の普及拡大のため、低価格化と航続距離延長の開発を行う。	性能等の向上は実施できなかったが、低公害フェア等に出展し普及に努めた。	天然ガス自動車の普及のため、国内だけでなくグローバルな展開を図る。
	環境関連事業		ITS/CEV共同利用システムを普及する。	カーシェアリング専用車を67台販売した。	共同利用システムの普及を推進する。

2. 環境組織の活動推進

		2006年度		2007年度
		目標	実績	目標
環境に配慮した生産活動	CO2排出量	売上高あたりの排出量を2005年度比1%削減に向けて取り組む。	20.88t-CO2/億円(2005年度比11%削減)	売上高あたりの排出量を2006年度比1%削減に向けて取り組む。
	埋立廃棄物	0t	1.7t ※1	0t
	VOC単位面積当り排出量	2010年度目標(排出量55g/m2)に向けて取り組む。※2	64.8g/m2(2010年度目標に対して未達成)	2010年度目標（排出量55g/m2）に向けて取り組む。
環境に配慮した物流活動	ダンボール	使用量を削減する。	リターナブル容器の使用率拡大により約327t削減した。	使用量を削減する。
		リサイクルの促進	廃ダンボールの総量392tの内、23tを緩衝材としてリサイクルした。	—
環境に配慮した市場活動	使用済みバンパーの回収･リサイクル	回収量の増大を図る。	回収量が11%増加した。	回収量の増大を図る。
	自動車(四輪車)リサイクル法	シュレッダーダスト(ASR※3)の再資源化率50%以上を目指す。	ASRの再資源化率71.7%達成。（2015年法定再資源化率70%を9年前倒しで達成）	ASR再資源化率の向上と低コスト化を推進する。
	二輪車リサイクル自主取り組む	取引販売店にリサイクル自主取組の周知徹底を図る。	自主取組相談窓口で引取られた廃棄二輪車は627台となった。	取引販売店にリサイクル自主取組の周知徹底を図る。
環境に配慮したオフィス活動	社有車に低公害車の導入を図る	更に低公害車の比率の増大を図る。	約72%	低公害車の比率を80%まで増大させる。

※1.　社会状況に基づいてアスベスト調査･回収を実施し、その結果発生してしまった分について、現状ではリサイクル困難なため、埋立処分とした。

※2.　2006年度より、前年度までの四輪ボディーに加え、二輪車及びバンパーを対象に含めて目標値を見直しました。

※3.　ASR：Automobile Shredder Residue

3. 緊急時対応の整備

■ 緊急時の訓練

各工場・職場では、環境事故が発生する恐れのある場所・作業を想定して、従業員、納入業者の関係者による緊急時の訓練を行っています。2006年度は全国内工場で延べ95回（うち夜間を想定したもの30回）の訓練を実施しました。

また、海外工場でも訓練を実施しています。

4. 環境関連事故･訴訟の公開

■ 環境事故等

2006年度には「環境事故」が1件、工場周辺の皆様からの「苦情」が9件ありました。「環境事故」は高塚工場の敷地境界における騒音規制値オーバー（規制値55dBに対して測定値56.4dB）です。排気ファンの低騒音化、排気口の形状改善等により、規制値以下としました。「苦情」は、臭気・騒音及び塗料ミストの飛散に関するものであり、対応できるものについては至急対策を行いました 。

■ 環境に係わる製品リコール

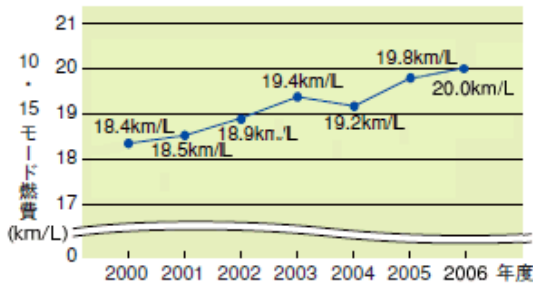
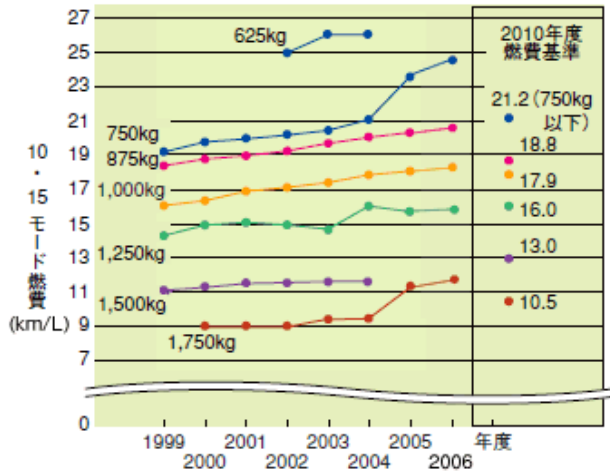
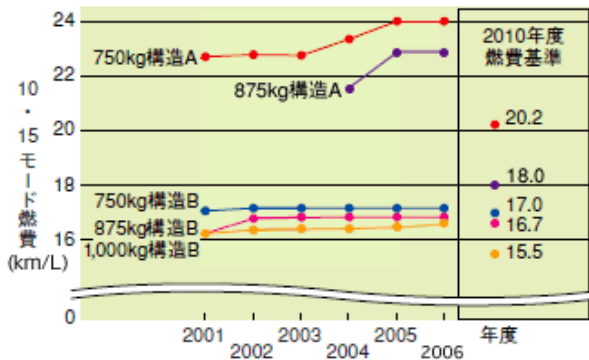
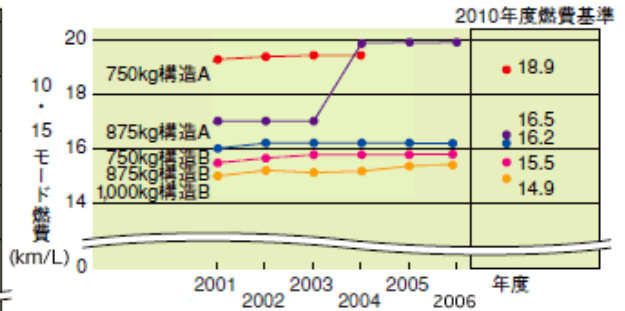
環境に係わるリコールはありませんでした。

環境に配慮した製品開発：四輪車

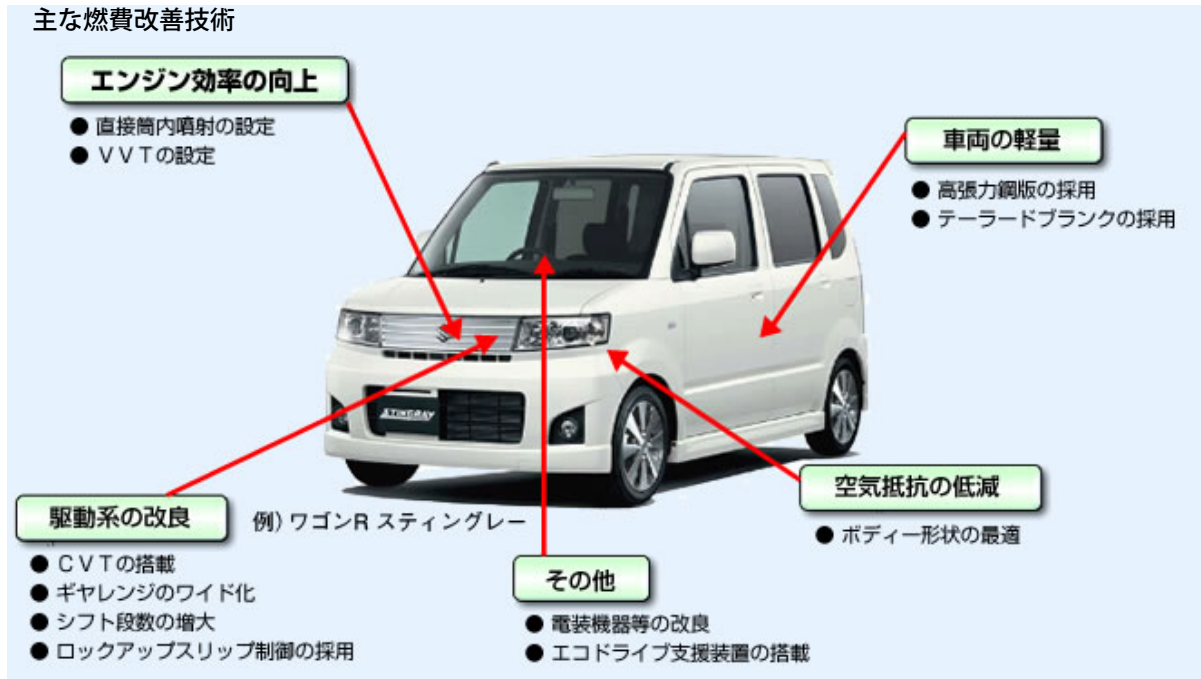
創業以来、消費者の皆様の立場になって「価値ある製品の提供」を行っています。スズキは、消費者の皆様に喜ばれる製品の研究・開発に取り組んでいます。

1. 燃費の向上

■ 重量区分別平均燃費の推移

スズキは地球温暖化の原因とされるCO2の削減のため、燃費向上を重視した製品の開発・改良に取り組んでいます。スズキ生産車の今年度の2010年燃費基準達成状況については、ほぼ全ての重量区分で燃費基準を達成させました。

構造A：アルト(バンタイプ)
構造B：キャリイ及びエブリイ(バンタイプ)

環境に配慮した製品開発：
四輪車

1. 燃費の向上

■ 駆動系の改良

オートマチックトランスミッション（AT）

　スズキは1980年、アルトに2ATをはじめて搭載し、以後、改良を重ねてきました。2003年にはグランドエスクードに5ATを搭載し、ギヤレンジをワイド化して動力性能、燃費及び静粛性を向上させました。また、トルクコンバータのロックアップスリップ制御※を採用することで、伝達効率を高め、燃費の向上と快適な走行を可能にしました。

※ トルクコンバータの伝達損失を低減させるためにロックアップクラッチを運転状態に応じてスリップさせる制御方法。

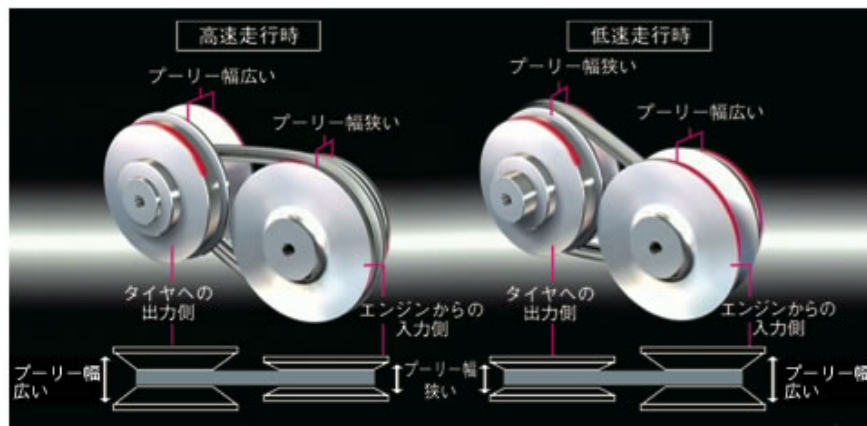
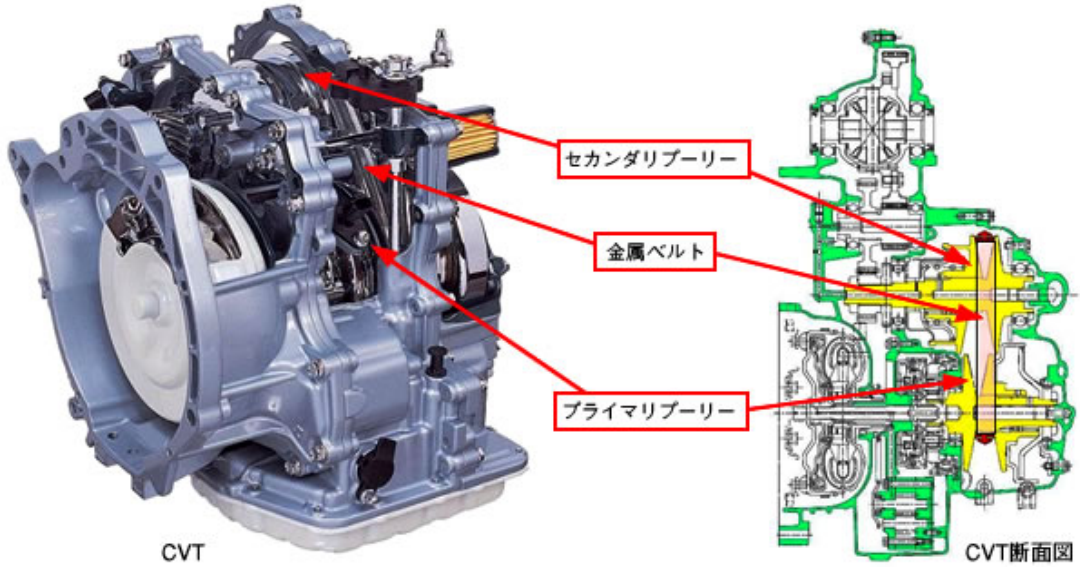
CVT

　06年9月よりワゴンＲのラインナップにCVTを追加設定しました。この新型CVT採用により無段でワイドな変速比幅と低速域までのロックアップ領域拡大により、快適な走りと燃費・静粛性の向上を可能としております。

※　07年5月より小型車「スイフト」にもCVTを設定しました。

ワゴンＲ「FX-Sリミテッド」
CVT搭載車

1. 燃費の向上

CVT　CVT断面図

CVT説明図

1. 燃費の向上

■ 車体軽量化

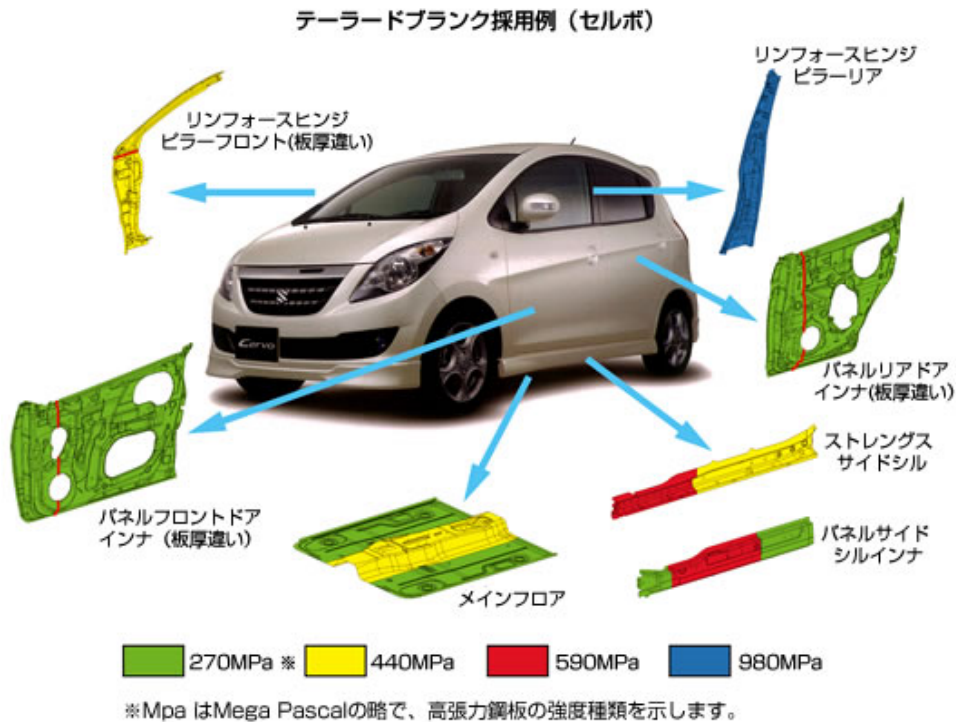
テーラードブランクの採用（セルボ）

テーラードブランクとは、予め板厚や材質等（高張力鋼板、めっき鋼板等）の異なる鋼板をレーザー溶接等で接合してからプレス加工する方法をいいます。この方法を様々なパネル部品に採用することにより、同一部品で部分的に強度を上げることが可能になり、部品を追加することなく補強を行うことで重量増加を抑えています。

高張力鋼板の採用拡大（スズキ全車）

強度に優れた高張力鋼板を採用することで、補強部品数を減らし、重量増加を抑え、かつ車体強度を上げています。セルボではセンターピラー部の補強材に高張力鋼板(TS：980MPa)を使うことにより、より薄い鋼板でも従来の構造と同等以上の衝突エネルギー吸収量を確保しつつ軽量化を実現しました。

テーラードブランク採用例（セルボ）

※Mpa はMega Pascalの略で、高張力鋼板の強度種類を示します。

1. 燃費の向上

■ 電装機器（エアコン等）使用に対する消費動力低減

ランプ等の電装部品の消費電力を低減してオルタネータの負荷を減らすことや部品の軽量化等に取り組むことで燃費の向上を進めています。

■ エコドライブ支援装置（瞬間燃費･平均燃費）等

2006年1月以降、小型車（スイフト、SX-4、エスクード）、軽自動車（MRワゴン、セルボ）に順次瞬間燃費計、平均燃費計を装備しドライバーに対して燃費の経済的な走行を促す取り組みを行っています。

インフォメーション
ディスプレイ

■ 空気抵抗低減の取り組み

スズキでは、流体シミュレーションを駆使し、エクステリア・デザインの段階で車体周りの流れがスムーズになるボディー形状を検討して空気抵抗を低減しています。また、風洞実験により、エアダムやエンジンアンダーカバーなどフロア下部の流れを整流化する空力パーツを開発し、空気抵抗のさらなる手減を図っています。

風洞実験

2. 排出ガスの低減

スズキは、大部分の車両で平成17年排出ガス規制（新長期規制）に適合しています。また、小型車の新型スイフト・ワゴンRソリオ・シボレークルーズ（一部仕様）と軽自動車のワゴンR・MRワゴン・アルト・セルボ（一部仕様）で平成17年排出ガス規制基準の75%低減レベル「☆☆☆☆」認定を取得しています。

新長期規制認可（2007年3月末）取得車種

対応車種	新長期規制	新長期50%低減レベル	新長期75%低減レベル
アルト		1型式	1型式
MRワゴン		1型式	1型式
ワゴンR		1型式	1型式
アルトラパン	1型式	1型式	
Kei	1型式	1型式	
セルボ		1型式	1型式
ジムニー	1型式		
エブリイワゴン	1型式		
エブリイ（バンタイプ）	1型式	1型式	
キャリイ（バンタイプ）	2型式		
アルト（バンタイプ）		1型式	1型式

対応車種	新長期規制	新長期50%低減レベル	新長期75%低減レベル
スイフト		1型式	5型式
ワゴンRソリオ	1型式		1型式
シボレークルーズ	2型式	1型式	1型式
エリオ	2型式	1型式	
エリオセダン	2型式	1型式	
エスクード		3型式	
エブリイランディ	1型式		
ジムニーシエラ	1型式		
SX4		2型式	3型式

2006年度低公害車等出荷実績

単位：台

		乗用車		貨物車		合計
		普通・小型車	軽自動車	普通・小型車	軽自動車	
低公害車	燃料電池自動車	0	0	0	0	0
	ハイブリッド自動車	0	0	0	0	0
	天然ガス自動車（CNG車）	0	31	0		31
	メタノール自動車	0	0	0	0	0
低燃費かつ低排出ガス認定車※	平成17年基準排出ガス75%低減レベル☆☆☆☆	59,522	244,366	0	0	303,888
	平成17年基準排出ガス50%低減レベル☆☆☆	7,699	149,746	0	17,823	175,268
	平成12年基準排出ガス75%低減レベル☆☆☆	0	0	0	0	0
	平成12年基準排出ガス50%低減レベル☆☆	0	0	0	0	0
	平成12年基準排出ガス25%低減レベル☆	0	4,509	0	0	4,509
ディーゼル代替LPG車		0	0	0	0	0
低公害車等の合計		67,221	398,652	0	17,823	483,696

※ 省エネ法に基づく燃費基準早期達成車で、かつ、低排出ガス車認定実施要領に基づく低排出ガス認定車。
(省エネ法：エネルギーの使用の合理化に関する法律)

3. クリーンエネルギー自動車

■ 天然ガス自動車

国内では1997年に軽乗用車で初となる「ワゴンR 天然ガス自動車」の販売を開始し、2004年5月には新型「ワゴンR」をベースにフルモデルチェンジしました。この車両にはCNG（Compressed Natural Gas：圧縮天然ガス）容器を2本搭載する標準タイプと一充填走行距離の延長を可能にした3本容器タイプの2種類を設定しています。

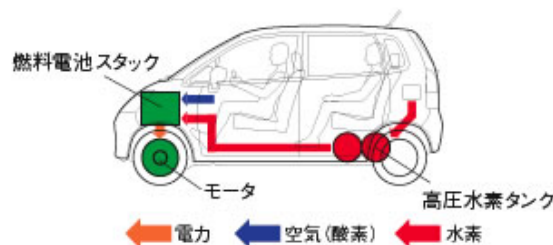
海外では、パキスタンにおいて2001年にCNG/ガソリン併用車の販売を開始し、2002年からは本格的な普及を展開しています。また、中国でも天然ガス自動車を生産しています。

ワゴンR 天然ガス自動車

■ 燃料電池自動車

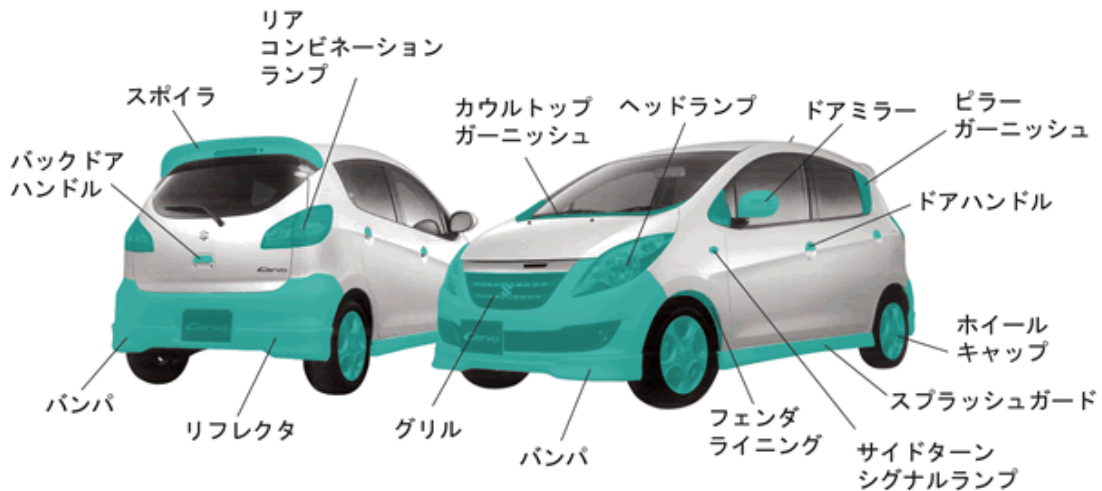
スズキは、次世代クリーンエネルギー車の有力な候補として、燃料電池自動車の開発※を行っています。2003～2004年にかけて小型燃料電池を搭載した軽自動車の大臣認定を取得し、2004年モデルには国内初の70MPa水素タンクを搭載しました。

2007年3月末現在、国家プロジェクトとして実施されているJHFC（Japan Hydrogen & Fuel Cell Demonstration Project：水素・燃料電池実証プロジェクト）に参加し、公道走行試験を行っています。今後も、燃料電池自動車の耐久性の向上、航続距離の向上等の課題に引き続き取り組み、実用化に向けて開発を進めていきます。

※ 2005年度はGM（米国ゼネラルモーターズ・コーポレーション）との資本提携を大きく縮小しましたが、環境技術を中心とした技術提携については引き続き維持していくことで合意しています。

4. 3R（リデュース･リユース･リサイクル）の推進

■ リサイクル設計

リサイクルのことまで配慮したクルマ作り（リサイクル設計）は、自動車のリサイクルを考えて行く上で大切な取り組みです。スズキは樹脂製の外装部品や内装部品に、リサイクルし易い材料を使用することで、よりリサイクルし易いクルマ作りに日々取り組んでいます。

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所（例：セルボ外装）

4. 3R（リデュース･リユース･リサイクル）の推進

材料名

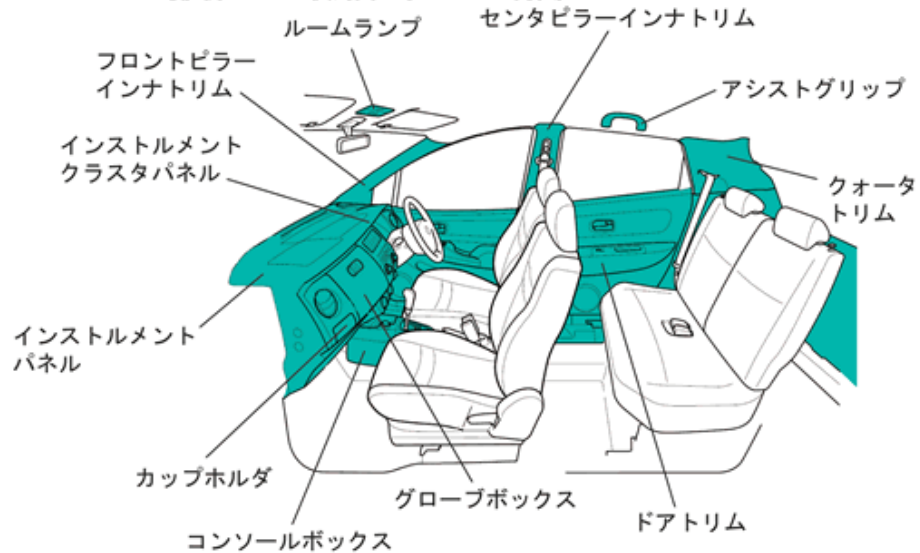
ヘッドランプ	レンズ	PC
	ハウジング	PP
リヤコンビネーションランプ	レンズ	PMMA
	ハウジング	ASA
サイドターンシグナルランプ	レンズ	PMMA
	ハウジング	PC
リフレクタ	レンズ	PMMA
	ハウジング	ABS
ホイールキャップ	フルキャップ、センタキャップ（アルミホイール用）	PC+ABS
バンパ	フロント	PP+EPM
	リヤ	PP+EPM
グリル		ABS
カウルトップガーニッシュ		PP
ピラーガーニッシュ		ABS
スポイラ		ABS
ドアミラー	ハウジング＆ミラーカバー	AEPDS
	ミラーバイザカバー	ABS
	ミラーホルダ	PP
	ガスケット	PE
ドアハンドル		PC+PBT
バックドアハンドル	ハンドル	PC+PBT
	ケース	PC+PBT
フェンダライニング		PE
スプラッシュガード		PP

リサイクル可能樹脂

ABS	【Acrylonitrile-butadiene-styrene】ABS樹脂
AEPDS	【Acrylonitrile-(etylene-propylene-diene)-styrene】アクリロニトリル-（エチレン-プロピレン-ジエン）-スチレン樹脂（AES樹脂）
ASA	【Acrylonitrile-stylene-acrylate】アクリロニトリル-スチレン-アクリル酸エステル（ASA樹脂）
EPM	【Ethylene-propylene copolymer】エチレンプロピレンゴム
PA	【Polyamide】ポリアミド
PBT	【Poly（butylene terephthalate）】ポリブチレンテレフタレート
PC	【Polycarbonate】ポリカーボネート
PE	【Polyethylene】ポリエチレン
PET	【Poly（ethylene terephthalate）】ポリエチレンテレフタレート
PMMA	【Poly （methyl methacrylate）】ポリメタクリル酸メチル（アクリル系樹脂）
PP	【Polypropylene】ポリプロピレン

4. 3R（リデュース･リユース･リサイクル）の推進

主なリサイクル可能樹脂材料の使用箇所(例：セルボ内装)

材料名

部位		部品	材料
ルームランプ		レンズ	PC
		ハウジング	PP
センタピラーインナトリム		アッパ	PP
		ロア	PP
アシストグリップ			PP
クォータトリム		インナ	PP
		アッパ	PP
グローブボックス		ボックス	PP+EPM
		リッド	PP+EPM
コンソールボックス			PP
カップホルダ		リッド	PP+EPM
		トレイ	PA
インストルメントクラスタパネル			PP+EPM
インストルメントパネル			PP+EPM
フロントピラーインナトリム			PP
ドアハンドル			ABS
ドアトリム	フロント	ボード	PP
		アームレスト	ABS
	リヤ	ボード	PP
		アームレスト	ABS
	バック	表皮	PET
		ベース	PP

4. 3R（リデュース･リユース･リサイクル）の推進

リサイクル可能樹脂

ABS	【Acrylonitrile-butadiene-styrene】ABS樹脂
AEPDS	【Acrylonitrile-(etylene-propylene-diene)-styrene】アクリロニトリル-（エチレン-プロピレン-ジエン）-スチレン樹脂（AES樹脂）
ASA	【Acrylonitrile-stylene-acrylate】アクリロニトリル-スチレン-アクリル酸エステル（ASA樹脂）
EPM	【Ethylene-propylene copolymer】エチレンプロピレンゴム
PA	【Polyamide】ポリアミド
PBT	【Poly（butylene terephthalate）】ポリブチレンテレフタレート
PC	【Polycarbonate】ポリカーボネート
PE	【Polyethylene】ポリエチレン
PET	【Poly（ethylene terephthalate）】ポリエチレンテレフタレート
PMMA	【Poly （methyl methacrylate）】ポリメタクリル酸メチル（アクリル系樹脂）
PP	【Polypropylene】ポリプロピレン

4. 3R（リデュース･リユース･リサイクル）の推進

■ 使用済み自動車のガラスリサイクルへの取り組み

現在、使用済み自動車のガラスは、ほとんどがASRとして処理されています。そこでスズキでは、資源を有効利用しASR発生量を削減するため、使用済み自動車のガラスリサイクルに取り組んでいます。2006年度は、自動車メーカー8社※１、ガラスメーカー3社と共同で、取り組みを進めました。スズキでは、特にガラス回収装置の開発に力を入れ、効率的な回収を実現しリサイクルコストを低減しました。今後も引き続き、この取り組みを続けていきます。

ドアガラス回収器

サイドガラス回収器

※１：　スズキ，いすゞ自動車，日産自動車，日産ディーゼル工業，富士重工業，マツダ，三菱自動車工業，三菱ふそうトラック・バス

■ 自動車リサイクル促進工具の開発

スズキでは、リサイクル設計に加えて、リサイクルを促進するために必要な工具の開発にも取り組んでいます。その中の一つに、ハーネスカッターがあります。これは、ハーネスを効率的に回収するための切断工具で、手の入りにくい狭い場所のハーネスも、片手で簡単に切断・回収することが出来ます。また、年々改良を重ね、優れた耐久性と軽量化を両立しました。

ハーネスカッター

5. 環境負荷物質の管理・削減

■ 環境負荷物質の使用量削減と管理

製品に含有される環境負荷物質削減は、重要な課題です。欧州市場においてはELV指令を遵守するため、2003年7月から、鉛、カドミウム、水銀、六価クロムの4物質について、段階的に使用禁止とし、削減を進めています。一方、国内市場においては、（社）日本自動車工業会（自工会）の削減目標を遵守するべく積極的な削減を進めています。

自工会の削減目標（新型車）

削減物質	削減目標
鉛	四輪車：2006年１月以降1/10以下('96年比) 二輪車：2006年１月以降60g以下(210kg車重車)
水銀	2005年1月以降、以下を除き使用禁止。 ・ナビゲーション等の液晶ディスプレイ ・コンビネーションメーター、ディスチャージヘッドランプ、室内蛍光灯
六価クロム	2008年１月以降、使用禁止
カドミウム	2007年１月以降、使用禁止

鉛削減の取り組み

2006年度に発売されたSX4、新型セルボで、鉛使用量1996年比1/10以下を達成すると共に、ジムニー、スイフト、ワゴンR、アルト、ラパンなどの継続生産車でも1/10以下を達成しました。 2007年度についても、今後発売される新型車は勿論、全ての継続生産車で1/10以下を達成する計画です。

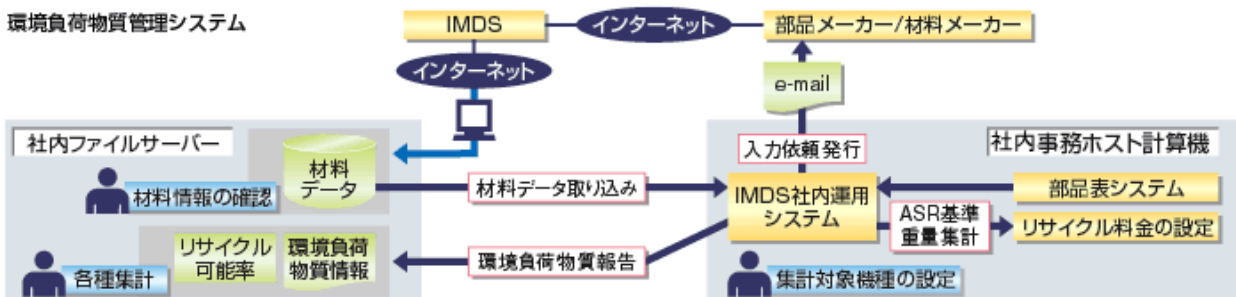
六価クロム削減の取り組み

国内で生産される四輪車、二輪車、船外機に使用される六価クロムについて、全廃に向け削減を進めます。そして、欧州市場向け輸出車（スイフト、SX4、エスクード、ジムニー、他）については、2006年12月末までに、2006年7月から国内販売されたSX4は、2007年1月末までに、六価クロム廃止を達成しました。 また、SX4以降の国内新型車から六価クロムを全廃しました。

カドミウム削減の取り組み

全ての新型モデルで、半導体厚膜ペースト、識別ペイント（顔料）、リレー、スイッチ類、電子基盤等の電気・電子部品について、代替品に切り替え、自工会削減目標（2007年1月以降、使用禁止）を前倒しで達成しました。

■ 環境負荷物質の管理

自動車産業界向けの材料データ収集システムであるIMDS（International Material Data System）を2003年より導入し、それを利用した社内環境負荷物質管理システム(下図参照)を社内に構築しました。この社内システムにより、部品に含有される環境負荷物質のチェックと含有量の集計を行います。2006年度には四輪車、二輪車合わせて20車種について環境負荷物質に関する法規への適合確認を行いました。

5. 環境負荷物質の管理・削減

■ 車室内VOC（Volatile Organic Compounds：揮発性有機化合物）の低減

車室内をより快適にするため、内装部品の材料、接着剤、塗装方法などを見直すことにより、VOC発生量の低減に取り組んでいます。2006年1月に発売した新型MRワゴン以降、新型SX4、新型セルボと、自動車業界の自主取り組み※の目標値である厚生労働省のVOCの室内濃度指針値以下を達成しました。今後国内で生産し、発売する機種については全て対応する計画です。

ＶＯＣ室内濃度指針値以下を達成した機種の例

MRワゴン

SX4

セルボ

※ （社）日本自動車工業会では、2007年４月以降発売の新型乗用車及び、2008年4月以降発売の新型商用車は、「厚生労働省が定めた13物質」について室内濃度指針値以下とする自主取り組みを進めています。

■ フロン（エアコンの省冷媒化、代替冷媒※）

エアコンの省冷媒化

地球温暖化の原因となるエアコン冷媒の使用量削減のため、エアコンシステムの最適設計を行い、「熱交換器の小型化」、「サブクールシステム」の取り組みを進めています。省冷媒タイプのエアコンシステムは国内生産車では全機種に採用されており、海外生産車にも順次採用していきます。

※ 冷媒とはフロン（HFC134a）をいいます。

代替冷媒

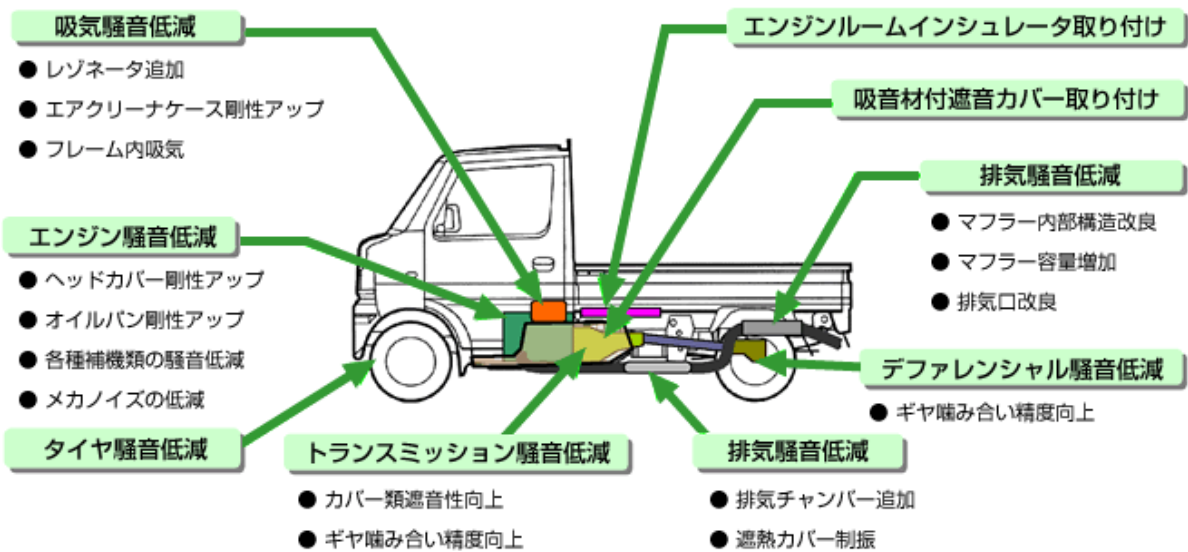
次世代のエアコンシステムとして、HFC134aに代わる地球温暖化への影響が小さい冷媒を用いたエアコンシステムの研究・開発を行っています。

■ 鉛フリーハンダ付け技術開発

車載電子コントロールユニット（ECU）に使用される『鉛入りハンダ（錫6：鉛4）』を『鉛成分が無いハンダ（鉛フリーハンダ）』に置き換える技術開発を進めています。2001年11月、シボレークルーズのEMCD（電子制御カップリング装置）コントローラに鉛フリーハンダを初めて採用し、2004年～2006年度には一部車種のEPI （エンジン制御）コントローラ等に採用しました。今後も鉛フリーハンダを順次展開し、環境負荷低減に努めます。

6. 騒音の低減

環境問題のひとつである道路交通騒音低減のため、その音源である自動車の騒音低減に取り組んでいます。具体的には、車の騒音源となるエンジンをはじめトランスミッション、吸排気系、タイヤ等から発生する音の低減と、発生した音を車外へ出さないための遮音カバーの最適化等を行い生産車に適用しています。これによりスズキが生産し国内販売する四輪自動車のすべての車種で、国内の車外騒音規制への適合を完了させています。

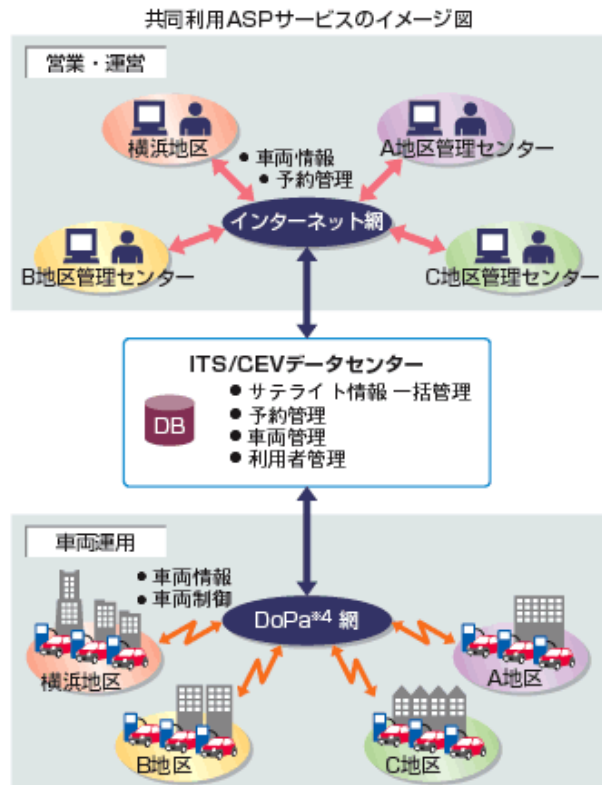
主な騒音対策項目

7. 高度交通システムの開発(ITS※1/CEV※2共同利用システム)

情報技術の活用によって複数の利用者が1台の車を共有し必要に応じて使用するといった共同利用システムの実現が可能となり、自動車と公共交通を融合させた効率的で利便性の高い都市交通システムの構築と排出ガスの低減効果が期待されています。

2002年3月には、国内初の共同利用管理サービスの事業化を行う管理運営会社「オリックスカーシェアリング」が設立されました。スズキは2004年8月、シーイーブイシェアリング株式会社が提供する共同利用ASP※3サービスに対応した「カーシェアリング専用車」を発売し、2007年3月末現在、東京・横浜地区及び名古屋地区を中心にご利用いただいています。

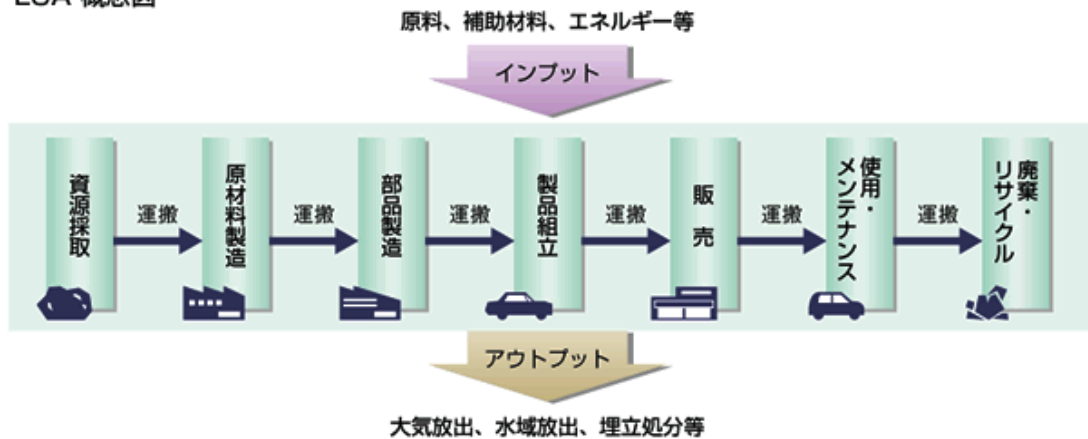
共同利用ASPサービスのイメージ図

エブリイ カーシェアリング専用車

※1 ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）
※2 CEV：Clean Energy Vehicle（クリーンエネルギー自動車）
※3 ASP：Application Service Provider
※4 「DoPa」はNTTドコモの登録商標です。

カーシェアリング車の利用についてのお問い合わせ先
（東京・横浜地区） オリックスカーシェアリング http://www.cev-sharing.com
（名古屋地区） りんくるカーシェアリング http://linkul.jp

8. LCA（ライフサイクルアセスメント：Life Cycle Assessment）

LCAは製品のライフサイクル（資源採取⇒製造⇒使用・メンテナンス⇒廃棄・リサイクル）の全ての段階における環境負荷（CO2排出量など）を定量的にとらえて評価する手法です。

スズキでは、部品製造データなどLCA評価に必要なデータベースの整備を進めており、より一層の環境負荷低減活動を進めています。

環境に配慮した製品開発：二輪車

1 2 3 4 ■

1. 燃費の向上

●バンディット1250

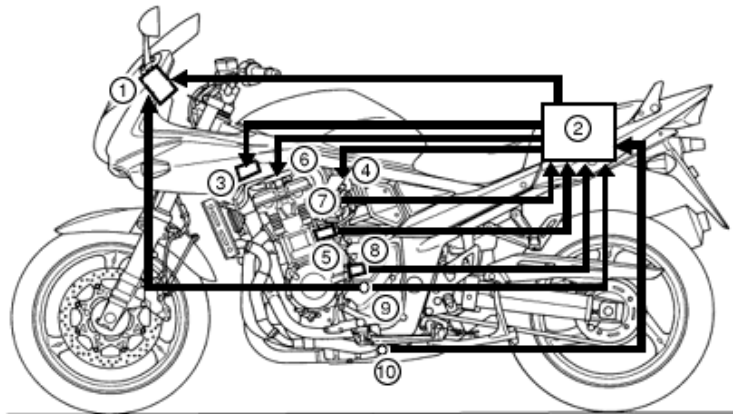
　バンディット1250/1250Sでは、燃費の向上のため、前モデルに対し変更・対策を実施しました。 エンジンの冷却方式について、油冷から水冷に変更することにより圧縮比アップを図り、熱効率を向上させ、 燃料供給方式については、キャブレターからフューエルインジェクションへ変更し、A/F制御の安定化を図りつつ燃料カット制御等を実施しています。また、ミッションを５段から６段へ変更することにより、総減速比を最適化しています。

これにより定地燃費（60km/h）は26.5km/L→27.0km/L（国内向け）に向上しています。

バンディット1250S

2. 排出ガスの低減

●バンディット1250

　バンディット1250/1250Sでは電子制御燃料噴射装置、メタルハニカム触媒を採用し、2次エアおよびO2フィードバックシステムを設けています（欧州、北米、国内全仕様）。これらにより、優れた排出ガス性能を達成しています。（ユーロIII・ティア2・国内排ガス規制クリア）

① コンビネーションメータ	⑥ イグニッションコイル
② FIコントロールユニット	⑦ 吸気圧センサ
③ 2次エアカットバルブ	⑧ クランクシャフトポジションセンサ
④ フューエルインジェクタ	⑨ スピードセンサ
⑤ 水温センサ	⑩ O2センサ

メタルハニカム触媒

3. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

3R設計の内、リサイクル性向上における設計の配慮について、レッツ4バスケット、スカイウェイブ250/400の事例について説明します。

■ リサイクル設計

リサイクル材の使用

スカイウェイブ250/400では、従来、エレクトリックパーツホルダー、フューエルリッドアームバー、メーターロアーパネルの3つの箇所にPPの再生材を採用していましたが、新たにアンダーカバー、ロアーマッドガードを加えてPP再生材の採用率を拡大しました。

スカイウェイブ250タイプS

材料着色樹脂の使用

レッツ4バスケットに装着しているハンドルカバー、レッグシールドやフレームカバー等の樹脂製カバー類に、PPやAES材料着色樹脂を使用しています。これらの樹脂を使用することで、リサイクル時に素材と塗装を分離する必要がなく、リサイクルを容易にしています。

解体の容易化

レッツ4バスケットの外観艤装部品の取付けには、スクリュー及びクリップを使用しています。特殊な工具を使用する必要性がなく、ドライバーだけで外装部品を分解することが可能です。

4. 騒音の低減

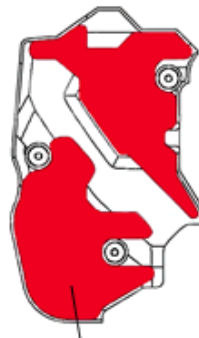
●バンディット1250

2007年3月発売のバンディット1250 ABS/1250S ABS（国内向け）は、下記の騒音低減技術を採用することにより、実用域での高出力化を図りつつ国内3次騒音規制をクリアしています。

バンディット1250S

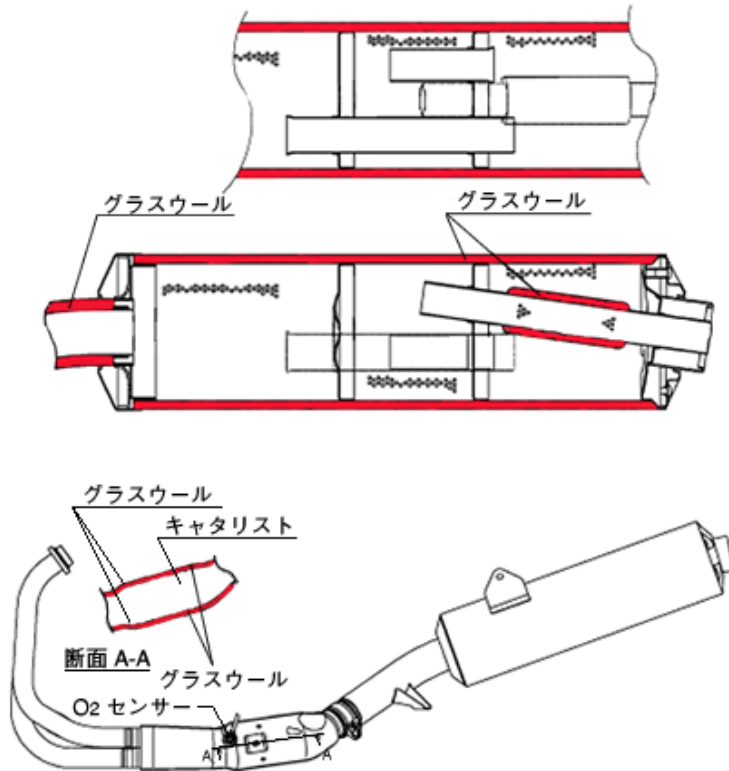
① 水冷方式の採用

② エンジンスプロケットアウターカバーの装着
エンジン左側に設置。裏側に吸音材装着

スプロケットアウターカバー

吸音材装着

環境に配慮した製品開発：二輪車 1 2 3 4 ■

4. 騒音の低減

③ マフラー大型化、グラスウール装着

④ 6速MTの採用

環境に配慮した製品開発：船外機

1 2 3 4

1. 燃費の向上

燃費向上を環境に関わる重要な課題の一つとして、製品の開発、改良に取組んでいます。2006年12月に生産を開始した、DF300は、電子制御燃料噴射装置、VVT（可変バルブタイミング機構）の採用によるエンジン効率の向上、ギヤケースの抵抗低減及びプロペラ効率の向上により、燃費の低減を実現しました。

2. 排出ガスの低減

スズキの4ストローク船外機は、米国の『2006年EPAのHC+NOx規制値』ならびに『2008年CARBの規制値』、欧州の『2006年EU規制値』に適合しています。

クリーンテクノロジー

スズキ4ストロークDFシリーズは、環境にもベストを目指しています。EPA（アメリカ環境保護庁）が定めた2006年排出ガス規制値、及び日本舟艇工業会の2006年マリンエンジン排出ガス自主規制値をクリアしています。更に、社団法人海洋水産システム協会より、環境保全型ガソリン船外機関の認定を受けています（DF30/5/2除く）。この認定は、燃料消費においても基準をクリアした船外機に与えられるものです。尚、この認定を受けた船外機を漁業用に購入する場合、沿岸漁業の経営改善等を目的とした「沿岸漁業改善資金助成法」の融資制度を受けることができます。

EPA2006

国内自主規制

◆「沿岸漁業改善資金助成法」の融資制度につきましては、スズキマリン商品取扱店にご相談下さい。

3. 騒音の低減

騒音低減のため、吸気騒音低減、エンジン騒音低減及び排気騒音低減を図っています。
これにより、全ての4ストロークエンジン搭載船外機において、EU騒音規制値への適合を完了させています。

環境に配慮した製品開発：船外機 1 2 3 4

4. リサイクル

四輪車・二輪車で培われた技術を基にリサイクルが容易な設計を実施しています。

5. 環境負荷物質の管理・削減

鉛使用量の削減

船外機用燃料タンクの材質を鉛合金めっき鋼板から樹脂に変更し、鉛使用量の削減をしています。

六価クロムの代替

アルミ材料の防錆処理として六価クロムを含むクロム酸クロメートの代替処理の研究、実用化に取り組んでいます。

環境に配慮した製品開発：福祉車両

1. クリーンエネルギー自動車の開発

大きな鉛バッテリーを搭載する現行の電動車いすに代えて、燃料電池を搭載するFCセニアカーを研究しています。燃料電池にはメタノールを燃料とするDMFC方式※を採用しています。メタノールを供給するだけで長距離走行が可能になるため、従来のようにコンセントから充電する必要がなくなります。

2006年の国際福祉機器展にこのDMFC方式を採用した燃料電池セニアカー「MIO」を出展しました。現在、この「MIO」をベースに燃料電池セル制御システムの改良等によりさらに燃費を高めるなど、研究を重ねています。

※ Direct Methanol Fuel Cellの略。メタノール水溶液を直接燃料として使用する燃料電池。燃料が液体のため取り扱いが容易であり、水素を製造する改質器や水素ボンベが不要のために小型、軽量化が可能なことが特徴。

FCセニアカー「MIO」

2. 3Rの推進

■ チップ材の使用

セニアカーのアームサポート（肘掛）とバックサポート（背もたれ）にチップ材（リサイクル材）を使用しています。現在、他の部分への採用を検討しており、硬度、弾性等の適合性について精査しています。

■ リサイクルマーク

バッテリーリサイクルマークを、バッテリー本体だけでなく取扱説明書にも記載しています。取扱説明書にリサイクルマークを記載し、リサイクルを呼びかけることでお客様に意識啓発させていただいています。

3. 環境負荷物質の管理・削減

■ VOCの削減

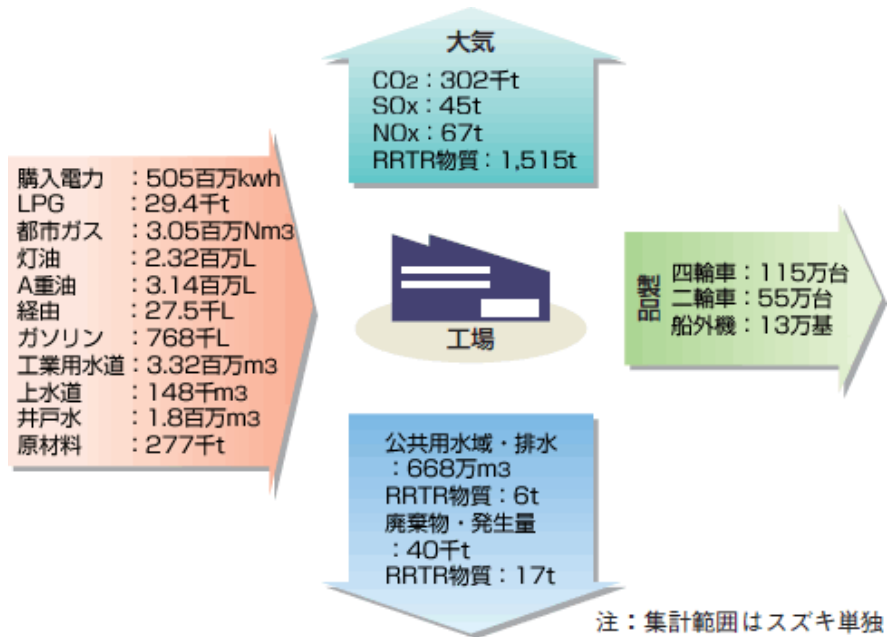
塗装工程、塗膜からのVOC発生量の低減のため、セニアカー、タウンカート等において塗装をしない材料着色樹脂部品の採用を進めています。（2006年度は全樹脂部品に占める材着部品の重量比は53.4%、その内タウンカートでは材着部品の重量比は92.6%。）

■ はんだの鉛フリー化

充電器の制御基板に鉛フリーはんだの採用を予定しています。他の電装ユニットについても採用する方向で取組んでいます。

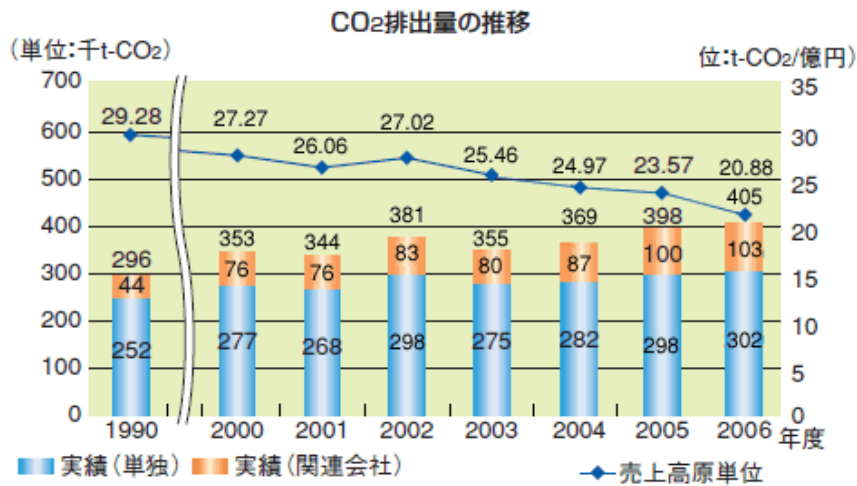
環境に配慮した生産活動

1 ■ ■ ■ ■ 2 3 4 ■ 5

生産活動における環境保全活動への取り組みは、地球温暖化対策（省エネルギー、CO2削減）、廃棄物削減と省資源（リサイクル）、環境負荷物質管理、グリーン調達、地域とのコミュニケーション等多岐に渡ります。ここでは、生産活動における環境負荷低減の実績を中心に紹介します。

環境に配慮した生産活動

1. 立地における環境配慮

■ 地球温暖化対策

2006年度の生産工場における、エネルギー起源の二酸化炭素排出量は生産の増加により405千トン（前年比1.8%増）となりました。売上高（単独）あたりの数値に換算すると逆に前年比で11%減（1990年比で29%減）になります。
今後も、二酸化炭素排出量の少ない燃料への転換、省エネルギー設備の導入、自然エネルギーの利用などに取り組んでいきます。

高塚工場	18.3千t-CO2	本社機構･工機除く
磐田工場	52.5千t-CO2	
湖西工場	107.1千t-CO2	部品工場含む
豊川工場	15.1千t-CO2	豊川納整センター除く
大須賀工場	60.3千t-CO2	
相良工場	48.6千t-CO2	相良コース･実験棟･相良納整センター除く

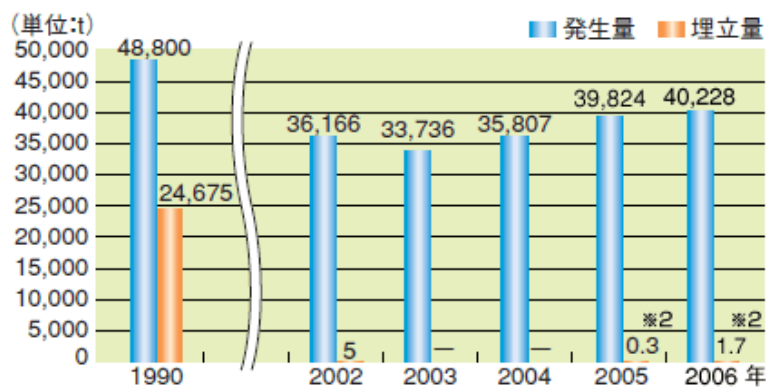
1. 立地における環境配慮

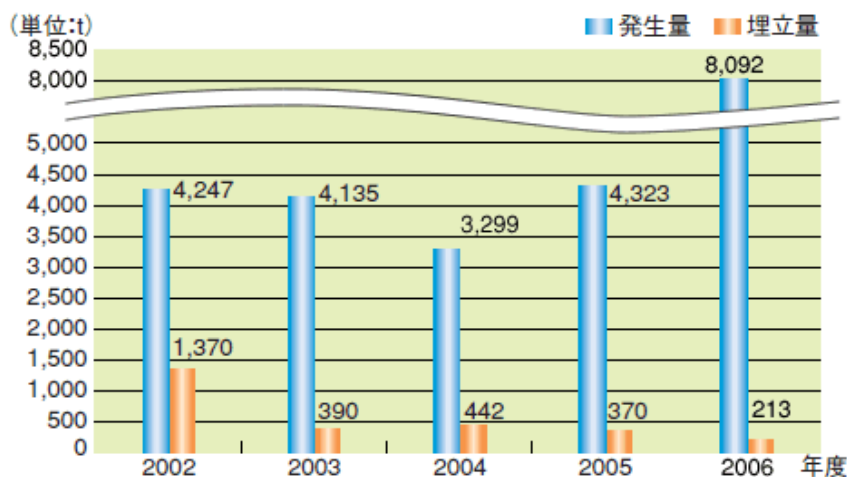
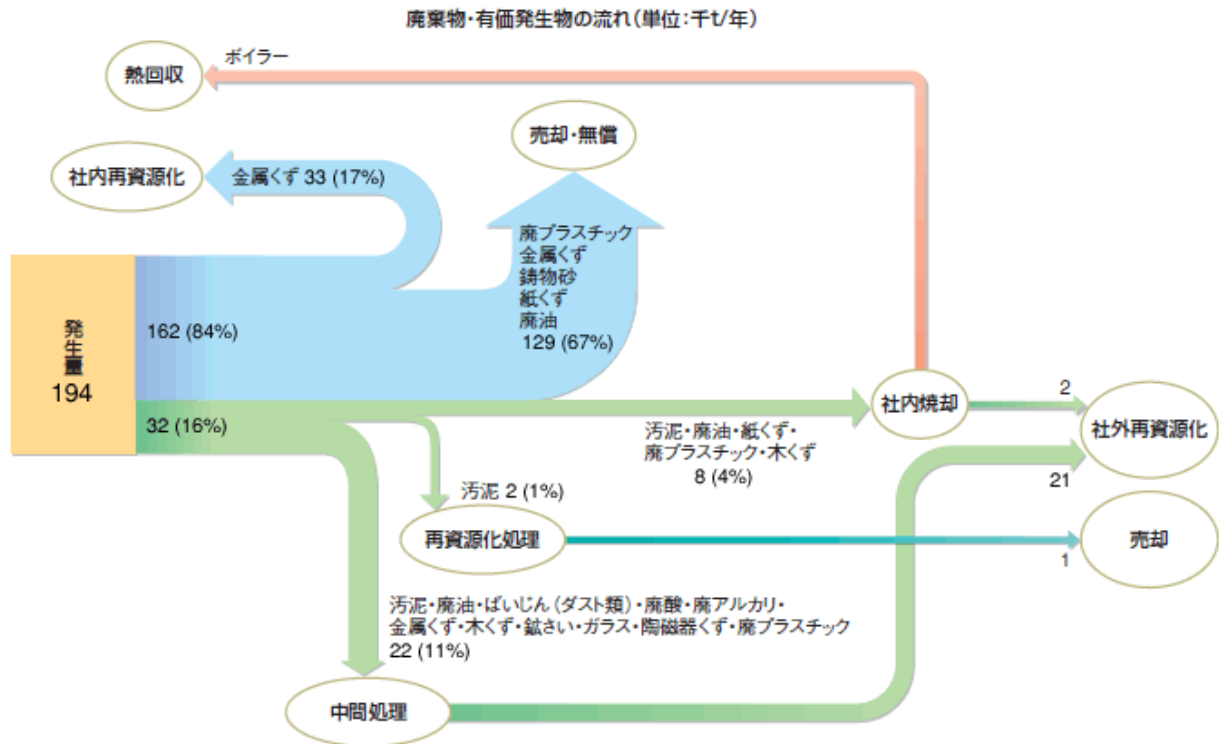
■ 廃棄物削減と省資源

廃棄物の発生量と埋立量

国内工場では廃棄物削減、リサイクル促進により、2001年8月に埋立廃棄物のゼロレベル化※1を達成し、それ以降は埋立廃棄物のゼロレベル化を継続中です。また、国内製造子会社については、2008年度を目標に埋立廃棄物のゼロレベル化を進めています。

※1 スズキのゼロレベル化の定義：埋立廃棄物が1990年度(24,675t)の1%以下であること。

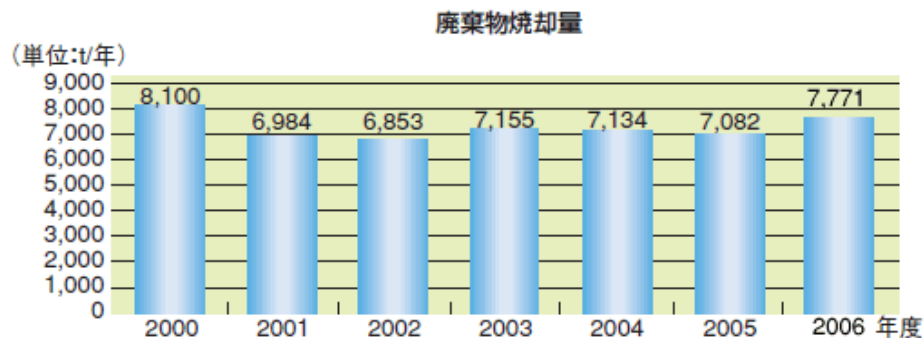
国内生産工場の廃棄物発生量と埋立量

※2 アスベスト調査･回収を実施し、その結果発生してしまった分について、現状ではリサイクル困難なため、埋立処分としました。

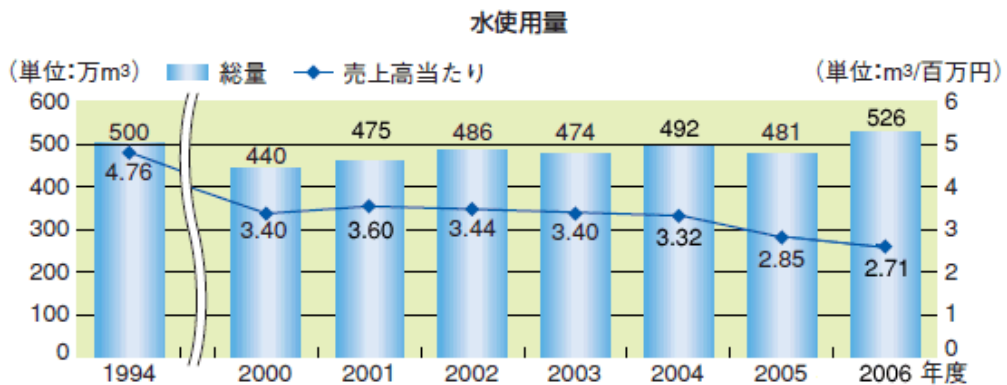
国内製造子会社(9社)の廃棄物発生量と埋立量

1. 立地における環境配慮

調査により回収した0.0017千t/年のアスベストを埋め立て処分しました。

1. 立地における環境配慮

廃棄物焼却量

焼却可能な廃棄物は、湖西工場に設置しているダイオキシン対応の焼却炉で一括処理し、廃棄物の減量化と微熱エネルギーの有効利用を行っています。また、焼却量の減量にも取り組んでおり、2006年度の焼却量7,771tは2000年度(8,100t)比で約5%削減しました。焼却管理にO2制御を採用する等してダイオキシン排出量を抑制しています。この結果、2005年度の測定結果は0.0078ng-TEQ/Nm3であり、規制値の5ng-TEQ/Nm3を大きく下回りました。

水の使用量

国内工場では節水と排水再利用に取り組み、水使用量の削減を進めています。具体的には、密閉式冷却塔の採用、小型空調機の空冷化、節水栓の採用、雨水の利用、冷却水の回収、工場排水の再利用等を行っています。これらの取り組みの推進によって売上高（単位）あたりで前年度比3%削減しました。

2. 公害防止

■ 環境リスクの低減

有機塩素系化合物

1999年1月に高塚工場敷地内で、有機塩素化合物（トリクロロエチレン、シス-1,2-ジクロロエチレン）による地下水汚染が判明して以降、地下水の浄化と敷地境界での測定を継続しています。この結果、2006年現在までに境界地では汚染物質は検出されず、敷地外への流出が無いことを確認しています。

臭気･騒音の低減

臭気･騒音等は法令を遵守していても地域の皆様に不快感を与えてしまうことがあります。地域から信頼される工場を目指して、今後も発生源対策や防音、脱臭等の対策を進めていきます。

汚水の流出防止活動

スズキは、社内の分析部門において、工場排水・地下水・工程水の測定を定期的に実施し、汚水が流出しないように水質管理および維持に努めています。万が一、水質に異常が発生した場合は、関係部門に連絡し、適切な対応ができる体制が構築されています。

また、スズキは、1994年度に、計量法における「濃度の環境計量証明事業所」の登録を行いました。社内の工場排水以外に、スズキグループ内の工場排水や産業廃棄物およびゴルフ場（いなさゴルフ倶楽部）の排水中の農薬等の計量証明を実施し、汚染物質の流出防止活動に努めています。

分析作業風景

3. 省エネルギー、代替エネルギーの推進

■ 風力発電施設

スズキでは地球温暖化対策の一環として、風力発電の導入を進めています。現在は、研修センターに1基、湖西工場に2基を設置し運転中です。

湖西工場　風力発電施設

発電実績

期間	設置場所	発電量 [kWh]	CO2削減量 [kg-CO2]
2006年4月～2007年3月	研修センター	13,758	8,970
	湖西工場	1,583,271	1,032,293
	計	1,597,029	1,041,263

■ 小水力発電施設

湖西工場では2004年7月より工業用水の受水圧力を利用した小型の水力発電設備（マイクロ水力発電設備）を使用しています。CO2排出量を削減することができ、他工場への展開も検討しています。

発電実績

期間	設置場所	発電量[kWh]	CO2削減量[kg-CO2]
2006年4月～2007年3月	湖西工場	58,436	38,100

■ クリーンエネルギーの利用

豊川工場では2003年8月、工場で使用する燃料をLPGからCO2排出量の少ない都市ガスに転換しました。都市ガス導管の敷設状況により、他工場へも順次転換する計画です。

CO2削減実績

期間	設置場所	CO2削減量[kg-CO2]
2006年4月～2007年3月	豊川工場	1,402,543

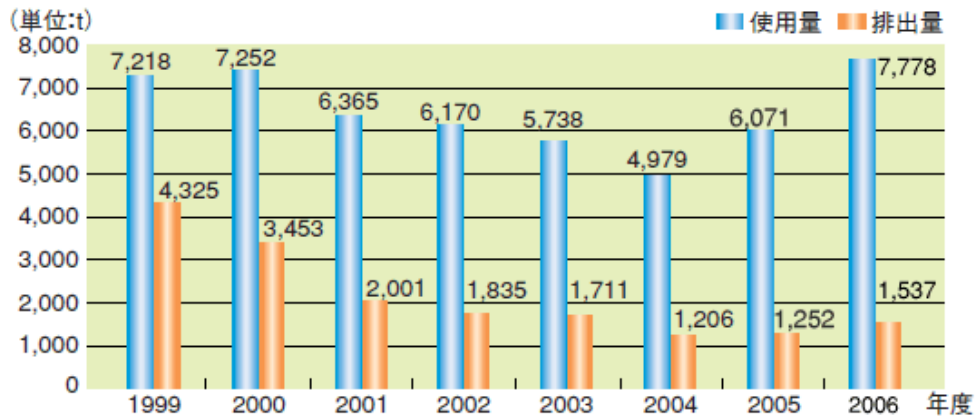
4. 環境負荷物質の管理と低減

PRTR（環境汚染物質排出移動登録）対象物質

環境負荷低減のため、PRTR対象物質の排出量削減に取り組んでいます。塗料及び洗浄シンナー中のPRTR物質の削減等を実施しましたが、2006年度の年間排出量は、生産の増加等により、前年比23%増の1,537tでした。

PRTR対象物質の使用量と排出量

（単位:t）

年度	使用量	排出量
1999	7,218	4,325
2000	7,252	3,453
2001	6,365	2,001
2002	6,170	1,835
2003	5,738	1,711
2004	4,979	1,206
2005	6,071	1,252
2006	7,778	1,537

VOC（揮発性有機化合物）

VOCは主に塗装工程で使用する溶剤です。スズキは塗装工程で使用するVOC排出量の削減に取り組んでおり、2006年度の四輪ボディー、バンパー塗装及び二輪車塗装からの排出量は64.8g/m2でした。
なお、自工会のVOC排出量削減の自主行動計画では、従来の四輪ボディー塗装に加えバンパー塗装及び二輪塗装を含めて取り組むこととなりました。スズキもこれに合わせて取り組みます。

4. 環境負荷物質の管理と低減

特定フロン（CFC-12、CFC-22）

特定フロンを使用しない温調設備として、吸収式冷温水機を1969年から順次採用し、現在では全工場で採用しています。

PCB(Polychlorinated Biphenyl：ポリ塩化ビフェニル)

PCB(ポリ塩化ビフェニル)を含むトランス、コンデンサ、安定器については、5工場で計1,412台を管理しています。このうち、2工場で12台使用し、残り1,400台を施錠して保管しています。また、2001年7月に施行された「PCB廃棄物の適正な処理の促進に関する特別措置法」に基づき、PCBの保管状況等の届出をしました。

アスベスト（石綿）

全数調査の結果、工場と関係会社の建築物では吹き付け材等の飛散する可能性があるアスベストが21箇所で使用されておりました。現在、21箇所全て対策実施済です。

新規購入物質

塗料、油脂、洗浄剤等の原材料を新規に調達する必要が生じた場合は、その含有化学物質の有害性、使用量、使用方法及び保管方法等について、環境管理部門が審議して調達可否を決定します。この際に得られた物質のデータはPRTRのデータとして管理し、その後の使用量削減に向けての取り組み対象とします。また、原材料のMSDS※は、最新情報を維持するよう管理しています。

※ MSDS（化学物質安全データシート：Material Safety Data Sheet）：化学物質の名称、物理化学的性質、危険有害性（ハザード）、取扱上の注意等についての情報を記載したシート。

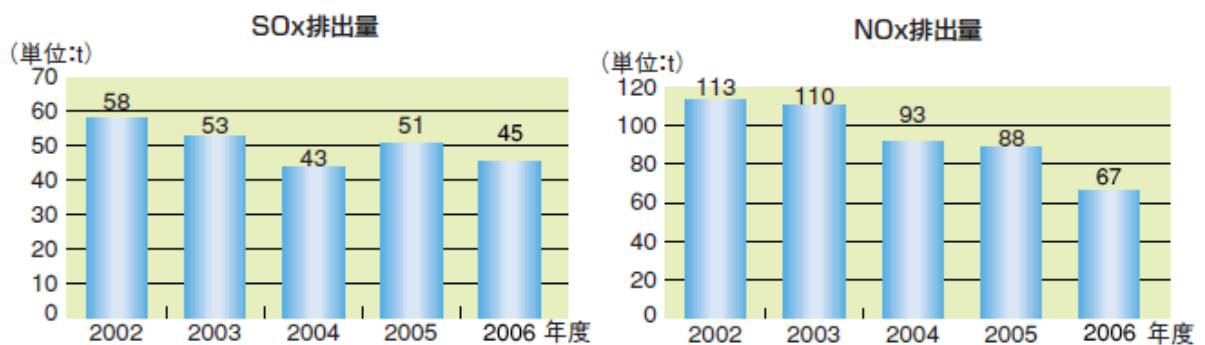
水溶性塗料

大須賀工場では、ブレーキドラム塗装工程の一部で水性塗料を使用しています。また、海外工場ではVOC低減のため、マジャールスズキ（ハンガリー）の新工場で2005年1月より水性塗料の使用を開始しました。

鉛使用量の削減

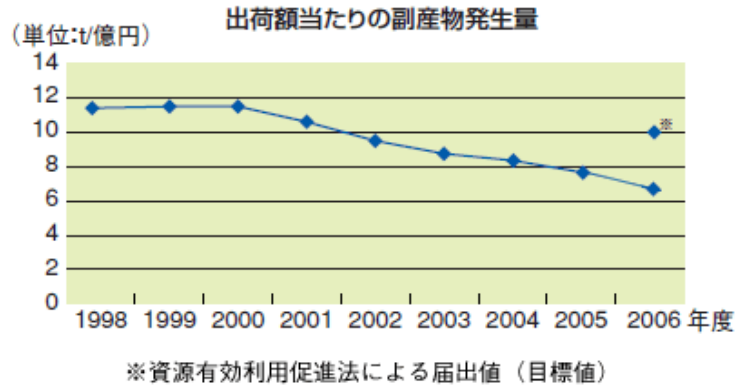
国内外の全ての生産工場で、電着塗料（塗装の下塗り）の鉛フリー化を完了しました。

SOx・NOx

大気汚染を防止するため、ボイラー等から排出されるSOx（硫黄酸化物）とNOx（窒素酸化物）に規制値より厳しい自主基準値を決めて維持管理し、SOxとNOx排出量を低減しています。

5. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

資源有効利用促進法への取り組み

2001年4月に施行された資源有効利用促進法に基づいて、金属くず、鋳物廃砂の発生を抑制する目的で「副産物の発生抑制等に関する計画書」の作成と実績の報告を実施しています。2006年度は、出荷額あたりの副産物発生量を6.7t/億円に低減しました。

※資源有効利用促進法による届出値（目標値）

6. グリーン調達の推進

2007年6月1日に「グリーン調達ガイドライン」改訂版※を発行しました。

スズキはこの「グリーン調達ガイドライン」に基づき、環境に配慮した部品・材料作りを促し、環境保全に積極的なお取引先様を優先することにより、環境負荷の少ない部品・材料等の調達活動を進めています。

また、「欧州ELV指令」等環境関連法規への適合はもちろん、法的規制されていない環境負荷物質についても、自主的、積極的に負荷の低減に取り組んでいます。

これにより、文字通り地球規模での環境保全への取り組みに貢献できるようになりました。

※ 今回の改訂により、管理化学物質リストを自動車業界の標準である「GADSL（: GLOBAL AUTOMOTIVE DECLARABLE SUBSTANCE LIST）」に合わせ、広範な取組みが可能となりました。

環境に配慮した物流活動

　消費者の皆様とスズキをつなぐ物流活動は、環境に関して取り組むべき重要な課題です。スズキはエネルギーの効率的利用や3Ｒの推進等の改善を通して環境負荷低減に取り組んでいます。

1. 輸送の効率化、省エネルギー化

■ 二輪車･直送化システム

　スズキでは、工場で生産された商品が販売店へ届けられる過程において、輸送に係るエネルギーロスの低減や輸送時間の短縮を図るために物流拠点の統合を実施し、工場から販売店への直送化システムを導入して、物流の合理化･効率化を行っています。

■ 二輪車共同配送

　輸送の効率性とCO2排出量の削減のため、他社との共同配送を行っています。一部の地域を対象に中継物流拠点から販売店の区間で実施しています。

環境に配慮した物流活動

2. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進

■ リユース

リタ-ナブル容器の利用

部品の国内輸送・搬入に「リタ-ナブル容器」を使用するよう積極的に推進しています。従来はダンボールを使用し国内輸送・搬入をしていましたが、紙の省資源化と作業の効率化を図るため、2003年度よりリターナブル容器の利用を開始しました。

出荷用リターナブル容器

入荷用リターナブル容器

2006年度の状況として出荷用リターナブル容器の使用率は出荷用容器全体の25%で、約140tのダンボールを削減。入荷用リターナブル容器の使用率は入荷用容器全体の50%で、約187tのダンボールを削減しました。

外装箱のリターナブルラックの推進

梱包・包装資材の使用量削減のため、ワンウェイ送付し現地で廃棄されているスチールケースのリターナブル化に取り組んでいます。

2006年度は、2005年度より実施しているハンガリー、インド、インドネシア、台湾、パキスタン、アメリカ向けに加え、中国（長安鈴木）、カナダ（CAMI）向けにも拡大し、全送付スチールケースの　約60%をリターナブル化しました。

■ リサイクル

ダンボールの再利用

スズキは工場で発生する廃段ボールを部品の破損を防ぐための緩衝材に再利用しています。2003年に緩衝材製造機を導入した後、廃段ボールの再利用を図り、2006年度は約23t/年を再利用しました。

廃ダンボールを再利用した緩衝材

3. 低公害輸送の推進

■ 工場内の物流

工場内の完成車移動と部品運搬のため、スズキはバッテリー式無人牽引車（AGV）を使用しています。この車両はCO_2を発生しないこともあり、スズキの各工場で活躍しています。

AGV

■ 四輪車輸送

スズキは国内の四輪車出荷にあたり海上輸送と陸上輸送の2つの形態を取っています。

北関東、東北以北、中国、四国以西については海上輸送を推奨しており、経済性のみならずCO_2の排出量削減を考慮し行っています。海上輸送によるCO_2/tの排出量はトラック輸送による場合に比べて約1/4と少なく、全てトラックで輸送した場合に比べて約30%のCO_2排出削減につながっています。

海上輸送

環境に配慮した市場活動

1 2 ■ ■ ■ ■ ■ 3

消費者の皆様に製品を利用していただいた後、環境に配慮した適切な処理が行なわれるよう各取り組みを行っています。また、消費者の皆様との窓口である販売代理店が環境管理を行うための準備にも取り組んでいます。

日本でのリサイクルへの取り組み

1. 販売店の環境管理の推進

スズキは環境保全に配慮した事業活動を連結会社にも展開するため、販売代理店の環境情報の調査を進めています。今後、販売代理店向けの環境管理ガイドライン等の策定を目標に取組みを進めていきます。

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

■ 四輪車

2006年度の自動車リサイクル実施状況

　スズキは、自動車メーカー等へ義務付けられている特定再資源化等物品の〈ASR（自動車破砕残さ）〉・〈エアバッグ類〉・〈フロン類〉のリサイクル及び適正処理を積極的に進めています。
　今後も積極的に自動車リサイクルに取り組み、リサイクルし易い製品造り・廃棄物の削減・省資源化と資源の有効活用・リサイクル費用の低減そして高水準のリサイクル維持に努めてまいります。

〈ASRのリサイクル〉
　ASRのリサイクルは、日産自動車，マツダ，三菱自動車など他の自動車メーカー等11社と「ART（自動車破砕残さリサイクル促進チーム）」を結成して、全国のリサイクル事業者と連携し、法令順守を基本とした適正処理、安定的なリサイクル体制の構築、ASR再資源化率の向上と処理費用の低減化を共通の目標に取り組んでいます。
　2006年度は、ASRを32,921トン（307,103台）引取り、26,496トンをリサイクル処理しました。その結果、ASR再資源化率は前年度より6.5%向上し、71.7%となり、2015年法定再資源化率の70%を9年前倒しで達成しました。

〈エアバッグ類のリサイクル、フロン類の回収・破壊〉
　エアバッグ類のリサイクルとフロン類の回収・破壊について全自動車メーカー等と共同で「中間法人自動車再資源化協力機構」を設立し、適正処理とリサイクル処理を推進しています。
　　2006年度は、スズキの使用済自動車のうちエアバッグ類装備車18,310台からエアバッグ類52,391個を引取り再資源化しました。再資源化率は94.0%となり、法定再資源化率の85%以上を達成しました。
　また、スズキの使用済自動車のうちエアコン装備車204,349台から、冷媒フロン類61,662kgを回収し破壊処理しました。

2006年度再資源化等の実績

〈三品目再資源化等実績の概要〉

ASR	引取り量/引取り台数	32,921トン/307,103台
	リサイクル施設への投入量	22,964トン
	リサイクル施設の排出残渣重量	2,722トン
	委託全部利用への投入重量	3,533トン
	委託全部利用者の排出残渣重量	160トン
	再資源化率	71.7%
エアバッグ類	引取り重量/引取り台数	6,047kg/18,310台
	再資源化重量	5,686kg
	再資源化率	94%
フロン類	フロン類引取り重量/引取り台数	61,662kg/204,349台

〈収支〉

払渡しを受けた預託金の総額	1,545,505,125円
再資源化等に要した費用の総額	※1,560,347,464円
収支	△14,842,339円

※上記の再資源化等に要した費用の総額には、スズキで要した費用の一部を含んでいます。

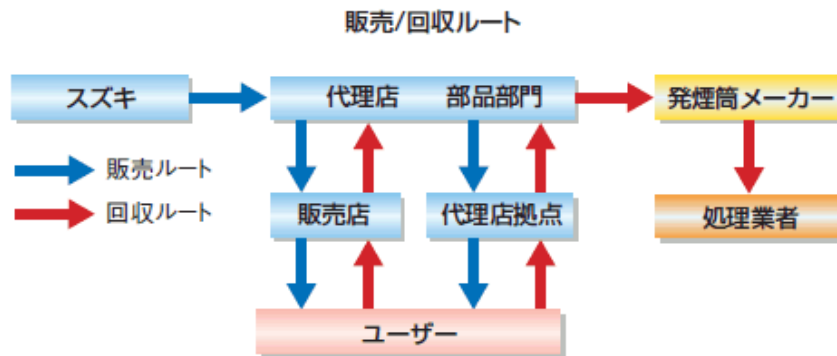
なお、2006年度の再資源化実績に関する詳細は、スズキホームページ（http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/index.html）をご覧ください。

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

使用済み発炎筒の回収

スズキは2002年3月より、車両整備時に交換した期限切れ発炎筒の回収を推進しています。
スズキ代理店で回収した使用済み発炎筒を、専用回収箱（スズキマーク入り）にいれて発炎筒メーカーへ配送し、その後、処理業者で適切に処理しています。

販売/回収ルート

自動車の解体情報

スズキでは、（社）日本自動車工業会「車とバイクの解体時事前除去マニュアル」及びスズキ「くるまの解体マニュアル」を利用・発行し、使用済み自動車の適正処理に努めています。

くるまの解体マニュアル

欧州でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

欧州における廃車およびリサイクルへの取組み

EU加盟国では廃棄物を適切に管理し発生量をできるだけ減らすことを目的として、2000年10月21日に「使用済み自動車に関する指令(ELV指令：2000/53/EC)」が発行され、同日、施行されました。

ELV指令は、加盟国に廃車回収とリサイクルのシステムを設けること、また、メーカーに対しては、リサイクル可能な車両設計や、環境負荷物質の使用削減などを求めています。

ELV指令について

正式名：Directive 2000/53/EC of the European Parliament and the Council of 18 September 2000 on end-of- life vehicles

1. 廃車の回収・処理ネットワークの構築
   使用済み車両を廃棄する際、最終所有者が費用負担することなく、廃車を回収・処理するシステムを整えること。
2. 環境負荷物質の使用禁止
   適用除外項目を除き、車両および部品への「鉛」、「水銀」、「カドミウム」、「六価クロム」の使用を禁止すること。
3. リサイクル率の目標達成
   市場におけるリユース率、リサイクル率、リカバリー率の目標値を達成すること。
   2006年までに　リユース+リサイクル率＝80%, リユース+リカバリー率＝85%
   2015年までに、リユース+リサイクル率＝85%, リユース+リカバリー率＝95%
4. 部品への材質表示義務
   プラスチックおよびゴムを使用した部品に、各々の材料名を表示すること。
5. 解体情報やマニュアルの提供
   解体業者が廃車を処理しやすいように部品・材料・有害物質使用部位を明記した解体情報を提供すること。
6. リサイクル情報の提供
   お客様に、リサイクルを考慮した車両や部品の設計、リサイクル方法の開発状況、リサイクルへの取組み状況、環境に配慮した廃車処理方法などの情報を提供すること。

欧州でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

スズキの回収・処理ネットワークの構築状況について

　スズキは、スズキブランドの車が使用済みとなった際、最終所有者から無料で廃車を回収し、その後、適切に処理されリサイクルできる仕組みづくりを進めています。
　欧州では国ごとに、車両登録/抹消方法や、廃車処理業者の技術レベルや数、関連法規の施行状況などが異なりますので、スズキは各国の事情に合わせ、最適な回収・処理ネットワークを確保できるよう努めています。オランダ、スペイン、フィンランド、ギリシャ、ノルウェー、ポルトガルなどでは、他の自動車メーカー/輸入業者と共に共同ネットワークを利用しています。ドイツ、イギリス、オーストリア、ベルギーなど共同ネットワークがない国では、当局公認のELV処理業者の中から優良な業者を選定し、スズキの認定業者として引取り契約を結んでいます。スズキが契約しているELV処理業者は、ELVを適切に解体・処理し、ELVを資源としてリサイクルできるよう材料を徹底的に選別するなど、環境に配慮している業者です。
　スズキは、国中をカバーし、お客様から適切な距離に引取り拠点が存在するようなネットワークづくりを目指しています。引取り拠点の場所は、もよりのスズキ代理店やインターネットなどで、ご案内しています。
　スズキは、お客様が利用しやすい仕組みを整えると共に、さらなる利便性およびリサイクル率の向上を追求していきます。

ドイツ
スズキ指定引取り場所を示す看板

回収された廃車

自動車解体情報

　欧州ELV指令への対応として、スズキは1999年にIDIS（International Dismantling Information　System）共同事業に参画し、EU内の解体業者にDVDまたはWebにて解体情報を提供しています。

欧州出荷車両への対応機種（IDIS）

年度	機種数	機種名
1999年	1	キャリイ（GA413）
2000年	7	グランドビターラ（JA627, SQ416V 3DR, SQ420Q 3DR, SQ420W 5DR, SQ420WD 5DR）， イグニス（RG series），Wagon R+（RB413）
2001年	3	アルト（RF410），リアナ（RH413/RH416 5DR）
2002年	2	リアナ（RH413/RH416 4DR）
2003年	5	グランドビターラ（JA627 2003 マイナー, SQ420WD 3DR）， イグニス（RG415,　RM series），リアナ（RH series 2003 マイナー）
2004年	1	スイフト（RS series）
2005年	4	グランドビターラ（JB416/420/419D），Wagon R+（RB series マイナー） ジムニー（SN series マイナー），SX4（RW415/416/419D）

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

■ 二輪車

「二輪車リサイクル自主取り組み」の状況

2004年10月1日、他の国内二輪車メーカー3社及び輸入事業者11社とともに二輪車リサイクルシステム（使用済み二輪車の廃棄・処理・リサイクル）の自主的な取り組みを開始しました。

2006年度に指定引取窓口で引取られたスズキの使用済み二輪車の累計台数は627台で、リサイクル率は加重平均※1で86.0%でした。

なお、スズキは二輪車のリサイクル料金を1 台あたり4,120円※2に設定しています。

※1　14ヶ所の処理・リサイクル施設でカテゴリー毎の処理実績に基づき算出された数値。ビジネスを含むスクーター系のリサイクル率は85.3%、モーターサイクル系のリサイクル率は87.8%。

※2　この料金は、引取対象二輪車1台あたり、エンジン排気量の大小を問わず全国同一料金になります。また、郵便局への払込手数料、登録販売店での収集料金・指定引取窓口までの運搬料金は別途必要になります。

廃棄二輪車取扱店証

「二輪車リサイクル自主取り組み」のお知らせ
http://www2.suzuki.co.jp/motor/recycle/index.html

日本でのリサイクルへの取り組み

2. 使用済みの製品の適正処理

■ 特機

「FRP（ガラス繊維強化プラスチック）船リサイクルシステム」への参画

スズキはFRP船の製造事業者団体「社団法人　日本舟艇工業会」が取組む「FRP船リサイクルシステム」に参画しています。

このシステムは、「FRP船リサイクルセンター」が主体になって実施され、廃FRP船を粗解体･破砕･選別等をして最終的にセメント焼成することによりリサイクルを行うものです。従来、FRP船は製品特性のため適正処理が困難でしたが、国土交通省の調査研究を考慮し、また実証実験の検証によりリサイクルが可能になり、FRP船リサイクルシステムは適正な廃FRP船の処理スキームの確立により循環型社会の形成に貢献し、ユーザーの廃船処理の容易性により不法投棄の防止に寄与しています。

FRP船リサイクルシステムマーク

FRP船リサイクルシステムは2005年11月に西瀬戸内･北部九州の10県で開始し、2006年度には対象地域を近畿・中部地区にまで拡大。29府県にてリサイクルシステムを実施しました。

2007年度には全国展開する予定です。

スズキFRP船リサイクル料金

スズキは「オープンボート･和船」と「キャビンボート」の船種に対して「リサイクル料金」を設定しています。

（単位：円　消費税込み）

船種	船長	リサイクル料金
オープンボート・和船	～　4m未満	21,000
	4m以上　～　6m未満	35,000
	6m以上　～　7m未満	55,000
	7m以上　～　8m未満	73,000
	8m以上　～　10m未満	111,000
キャビンボート	～　6m未満	42,000
	6m以上　～　7m未満	64,000
	7m以上　～　8m未満	85,000
	8m以上　～　10m未満	126,000

「FRP船リサイクルシステム」に関するお問い合わせ先
FRP船リサイクルセンター　（社団法人　日本舟艇工業会内）
TEL　03-3567-6929　http://www.marine-jbia.or.jp

日本でのリサイクルへの取り組み

3. 3Rの推進

バンパーリサイクル

スズキは資源の有効利用や商品コスト削減のため、代理店で修理交換時に発生する使用済みバンパーの回収・リサイクルを進めています。

使用済みバンパーの回収当初は、交換時の形状のまま代理店から回収していましたが、2000年以後、全国の代理店（一部の代理店を除く）にバンパー破砕機を設置し、バンパーを破砕して回収しています。これにより、バンパー輸送時の容積は６分の１となり、物流コストの削減に役立っています。

現在、回収したバンパーは、シートアンダートレイ、燃料タンクカバーなどの自動車部品にリサイクルされています。

今後も使用済みバンパーの「回収・リサイクル」の促進、「回収・リサイクルコスト」の低減のために、バンパーリサイクルに積極的に取り組んでいきます。

バンパー回収・リサイクルの流れ

リビルト部品（再生部品）

ATミッション等について、修理で交換された部品を回収し再生する「リビルト部品」の取り扱いも行っています。

環境に配慮したオフィス活動 1 2 3

製品開発や販売だけでなく、自らが働くオフィス等についても環境に配慮した活動を従来より行っています。2005年度には「チームマイナス6%」に参加しました。

1. 省エネルギーの推進

■ 低公害車の導入

スズキでは、従業員が業務上使用する社用車（連絡車）に、低公害車を導入しています。2004年3月末に社用車の低公害車割合を50%に引き上げました。以後も低公害車の導入を進め、現在は約72%※に達しています。今後、車両の更新時に合わせて低公害車の更なる導入を進め、2008年3月末に80%、2010年3月末迄に85%を目標として、低公害車の導入に取り組んでまいります。

※2007年3月末現在、社用車（連絡車）総合台数275台中197台（約72%）が低公害車。内４台はハイブリッド車を導入しています。

■ アイドリング・ストップ運動

2002年4月より「アイドリング・ストップ運動」を実施しており、省エネルギーとCO2削減に取り組んでいます。ポスターの掲示、社用車へのステッカーの貼付、また、社用車の運行後に「アイドリング・ストップ」時間を「運行日誌」に記入させる等、従業員に「アイドリング・ストップ」を啓発、意識付けしています。

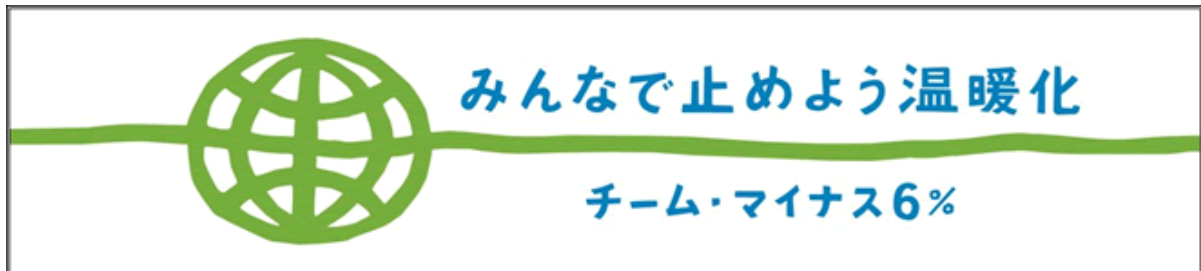
「アイドリング・ストップ」の社内運動ポスター

「アイドリング・ストップ運動」ステッカー

環境に配慮したオフィス活動

1. 省エネルギーの推進

■「チーム・マイナス6%」への参加

スズキは2005年8月に、環境省の提唱で始まった国民運動「チーム・マイナス6%」へ参加しました。チーム・マイナス6%では、「具体的な6つの行動」を明確にして取り組みを推進しており、スズキもこれを基本にして取り組んでいます。

【具体的な6つの行動】

① 冷房は28℃、暖房は20℃に設定しよう！
② 蛇口はこまめに閉めよう！
③ エコドライブをしよう！
④ エコ製品を選んで買おう！
⑤ 過剰包装を断ろう！
⑥ コンセントからこまめに抜こう！

■「CO2削減／ライトダウンキャンペーン」への参加

「環のくらし」主催の夏至の日イベント「CO2削減／ライトダウンキャンペーン」にスズキも参加しました。このキャンペーンでは、特定の日を「ブラックイルミネーション」の日として全国で一斉にライトダウンを実施します。スズキは、本社や各工場そして全国の販売代理店など、800を越える拠点でライトダウンを実施しました。

2. グリーン購入の推進

スズキは「グリーン購入ネットワーク（略称GPN）」に参加し、GPNが定めるグリーン購入基本原則に沿ってオフィスで使用する物品を選択しています。
すでに事務用紙は100%グリーン購入しており、その他の事務用品についても、環境対応型製品を使用するよう徹底を図っています。今後、更に環境負荷の少ない製品やサービスの採用拡大に努め、グリーン購入を推進して参ります。

3. 3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進 ～ 紙のリサイクル

スズキ（株）本社では、「新聞・雑誌類」と「ダンボール」を分別回収してマテリアルリサイクル※1を行っています。事務書類については、2005年6月までは湖西工場で焼却し、サーマルリサイクル※2していましたが、2005年7月より焼却からマテリアルリサイクルへと変更いたしました。
（2006年度 紙のリサイクル実績　書類82t）

※1 マテリアルリサイクル：原料として再資源化すること

※2 サーマルリサイクル：焼却することで熱エネルギーを再利用すること

廃棄物発生フロー図

<table>
<tr><th rowspan="2">廃棄物の種類</th><th colspan="2">外部委託</th><th colspan="4">スズキ社内処理</th><th colspan="7">外部委託</th></tr>
<tr><th colspan="2">収集運搬</th><th colspan="2">中間処理</th><th colspan="2">処理後</th><th colspan="2">収集運搬</th><th colspan="2">中間処理</th><th colspan="2">最終処理</th><th>再利用･処分</th></tr>
<tr><td rowspan="2">カミクズ</td><td rowspan="2">収集運搬業者</td><td rowspan="2">→</td><td rowspan="2">湖西工場焼却場にて焼却</td><td rowspan="2">→</td><td>ばいじん</td><td rowspan="2">→</td><td rowspan="6">収集運搬業者</td><td rowspan="6">→</td><td>溶融</td><td rowspan="6">→</td><td>破砕</td><td rowspan="6">→</td><td>路盤材として利用</td></tr>
<tr><td>燃え殻</td><td>分級</td><td>焼成</td><td>セメント原材料として利用</td></tr>
<tr><td>機密書類</td><td colspan="6" rowspan="4">→</td><td rowspan="3">圧縮等</td><td rowspan="3">溶解</td><td>再生紙にリサイクル</td></tr>
<tr><td>ダンボール</td><td>ダンボールにリサイクル</td></tr>
<tr><td>新聞･雑誌･カタログ</td><td>再生紙にリサイクル</td></tr>
<tr><td>一部のカミクズ</td><td>焼却</td><td>埋立</td><td>焼却灰を埋立</td></tr>
</table>

ダンボール

	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度
処分（リサイクル）費用（円）	1,158,330	1,217,075	865,985	▲189,693	▲133,214	▲150,822
処分量（kg）	153,680	187,600	194,490	118,660	84,580	95,760

表の中の▲は売却を意味します。

環境教育及び情報公開 1 2 ■

環境保全活動を推進するため、従業員への環境教育を行っています。また、地域社会の皆様とのコミュニケーションやイベントへの参加等を通して環境情報の提供を行っています。

1. 従業員の環境教育・啓発

環境保全活動への理解、意識向上を図るため、様々な教育を実施しています。

新入社員教育

職能別教育

全社的な環境への取り組みや認証取得の意義及び目的・効果等について、従業員に学ぶ機会を与え、今後の業務に役立てる研修を実施しています。

階層別教育

従業員育成プログラムの一環として、新入社員環境教育、職能別環境教育、管理者等への内部環境監査員教育等を実施しています。また、工場では、環境上重要な工程の作業者への教育を中心に、新入社員等の導入教育、役職者教育等を471回、工場全体教育を6回の計477回実施しました。

有資格者の育成

有資格者育成にも積極的に取り組み、公害防止管理者230名、エネルギー管理士77名、内部環境監査員462名の環境関連資格者を育成しました。

海外研修生

2006年度、工場管理、生産技術、設計の担当者及び責任者を対象に、海外からの研修生を262名受け入れました。スズキは海外からの研修生に対しても環境教育を導入しており、この中で「工場環境方針」「廃棄物の分別」「省エネ対策」等を指導しています。

2. 環境情報の提供

地域交流会

地域住民の方々との交流会を定期的に実施してご意見を承り、改善活動につなげています。2006年度は地域交流会を6工場で7回開催しました。また、工場見学については6工場で441回実施しました。

環境情報の提供

スズキは環境に関する活動情報を以下の方法で提供しています。

Webによる情報の提供

- 冊子（環境・社会レポート、アニュアルレポート等）
- Web(ホームページ)
- 環境イベント（低公害車展示会等）
- カタログ
- 広告（企業パンフレット、企業広告）

2. 環境情報の提供

環境イベントへの低公害車の出展

低公害車の普及を図るため、以下の環境イベントに低公害車を出展しました。

行事名	日時	場所	主催・共催
さいたま市天然ガス自動車 普及促進セミナー	2006年5月24日	埼玉スタジアム2002	さいたま市、川崎市、 CNG車普及促進協議会
エコカーワールド2006	2006年6月3日～4日	横浜赤レンガ倉庫	環境省、横浜市他
防衛庁環境月間展示	2006年6月10日	防衛庁	防衛庁
川崎・横浜天然ガス自動車 普及促進セミナー	2006年8月29日	川崎マリエン	横浜市ＣＮＧ車普及促進協議会
第33回国際福祉機器展H.C.R.2006	2006年9月27日～29日	東京ビッグサイト	財団法人 保健福祉広報協会
第1回　新エネルギー世界展示会	2006年10月11日～13日	幕張メッセ	経産省
第4回　しずおか環境・森林フェア	2006年10月20日～22日	ツインメッセ	静岡県他
栃木県天然ガス車 クリーンフェア2006	2006年10月21日～22日	栃木県子ども総合科学館	東京ガス(株)
第22回国際電気自動車 シンポジウム(EVS) 展示会	2006年10月23日～28日	パシフィコ横浜	財団法人 日本自動車研究所
埼玉県エコカーフェア2006	2006年11月3日～4日	所沢航空記念公園	埼玉県
福岡水素エネルギー社会近未来展2006	2006年11月20日～23日	西日本総合展示場 （北九州市）	経産省
新エネルギー総合展示会	2007年1月19日、20日	広島市中小企業会館	経済産業省 資源エネルギー庁 中国経済産業局
第3回　国際水素・燃料電池展	2007年2月7～9日	東京ビッグサイト	経産省
新エネルギー総合展示会	2007年3月16日、17日	ポートメッセなごや	経済産業省 資源エネルギー庁 中部経済産業局

防衛庁環境月間展示

第4回しずおか
環境・森林フェア

第22回国際電気自動車
シンポジウム展示会

第１回国際燃料電池展

環境に関する資料集

スズキ環境・社会レポート 2007

グリーン購入法適合車種リスト

グリーン購入法に適合する車種を消費者の皆様に紹介します。

軽乗用車

2007年3月現在

車種	型式	エンジン	排気量(L)	駆動方式	変速機	排出ガスレベル(注)	燃費基準達成レベル	注記事項	機種名(仕様)
アルト	DBA-HA24S	K6A	0.658	2WD	5MT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	E
	DBA-HA24S	K6A	0.658	2WD	5MT	SU-LEV	2010年燃費基準+20%	5ドア	G II
	DBA-HA24S	K6A	0.658	2WD	3AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	E, G II
	DBA-HA24S	K6A	0.658	4WD	5MT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	E, G II
	CBA-HA24S	K6A	0.658	4WD	3AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	E, G II
	DBA-HA24S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	X
	DBA-HA24S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	X
アルトラパン	CBA-HE21S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	G, X, L, モード
ワゴンR	CBA-MH21S	K6A	0.658	2WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+20%	5ドア	FA, FX
	DBA-MH21S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	FA, FX, FX-Sリミテッド
	DBA-MH21S	K6A	0.658	2WD	CVT	SU-LEV	2010年燃費基準+20%	5ドア	FX-Sリミテッド
	CBA-MH21S	K6A	0.658	4WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	FA, FX
	DBA-MH21S	K6A	0.658	4WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	FA, FX, FX-Sリミテッド
	CBA-MH21S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	FT, FT-Sリミテッド, RR-DI
	CBA-MH21S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	FT, FT-Sリミテッド
	CBA-MH21S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	RR-DI
	DBA-MH22S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	スティングレーX
	DBA-MH22S	K6A	0.658	4WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	スティングレーX
	CBA-MH22S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	スティングレーT
	CBA-MH22S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	スティングレーT
	CBA-MH22S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	スティングレーDI
	CBA-MH22S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	スティングレーDI
MRワゴン	DBA-MF22S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	G, X, GS, XS, XSリミテッド II
	DBA-MF22S	K6A	0.658	4WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	G, X, GS, XS, XSリミテッド II
	CBA-MF22S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	T, TS
	CBA-MF22S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	T, TS
セルボ	DBA-HG21S	K6A	0.658	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	G
	CBA-HG21S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	G
	CBA-HG21S	K6A	0.658	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	T, TX
	CBA-HG21S	K6A	0.658	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	T, TX

軽商用車

車種	型式	エンジン	排気量(L)	駆動方式	変速機	排出ガスレベル(注)	燃費基準達成レベル	注記事項	機種名(仕様)
アルト	GBD-HA24V	K6A	0.658	2WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	Vs
	GBD-HA24V	K6A	0.658	2WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+20%	5ドア	Vp
	GBD-HA24V	K6A	0.658	2WD	3AT	U-LEV	2010年燃費基準+20%	5ドア	Vs, Vp
	GBD-HA24V	K6A	0.658	4WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	Vs, Vp
	GBD-HA24V	K6A	0.658	4WD	3AT	U-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	Vs, Vp
エブリイ	GBD-DA64V	K6A	0.658	2WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	PU
	GBD-DA64V	K6A	0.658	2WD	3AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	PU
	GBD-DA64V	K6A	0.658	4WD	5MT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	PU
	GBD-DA64V	K6A	0.658	4WD	3AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	PU

乗用車

車種	型式	エンジン	排気量(L)	駆動方式	変速機	排出ガスレベル(注)	燃費基準達成レベル	注記事項	機種名(仕様)
エリオ	CBA-RB21S	M15A	1.49	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.5
エリオセダン	CBA-RA21S	M15A	1.49	2WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準	4ドア	1.5
スイフト	DBA-ZC11S	M13A	1.328	2WD	5MT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	1.3XE, 1.3XG
	DBA-ZC11S	M13A	1.328	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	1.3XE, 1.3XG
	DBA-ZD11S	M13A	1.328	4WD	5MT	SU-LEV	2010年燃費基準+5%	5ドア	1.3XE, 1.3XG
	DBA-ZD11S	M13A	1.328	4WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.3XE, 1.3XG
	DBA-ZC21S	M15A	1.49	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.5XS
クルーズ	DBA-HR52S	M13A	1.328	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.3LS Eエディション, 1.3LS, 1.3LS S-セレクション
ソリオ	DBA-MA34S	M13A	1.328	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.3E, 1.3WELL
SX4	DBA-YA11S	M15A	1.49	2WD	4AT	SU-LEV	2010年燃費基準	5ドア	1.5E, 1.5G, 1.5XG
エスクード	CBA-TD54W	J20A	1.995	4WD	4AT	U-LEV	2010年燃費基準+10%	5ドア	2.0XE, 2.0XG

低公害車

車種	型式	エンジン	排気量(L)	駆動方式	変速機	判断基準	注記事項
ワゴンR	LA-MC22S(改)	K6A(改)	0.658	2WD	AT	低公害車	天然ガス自動車

平成18, 19年度グリーン購入法判断基準(下表)に従い、車両データをリストに掲載しています。

＜判断基準＞

低排出ガスレベル	燃費目標基準
U-LEV	2010年燃費基準
SU-LEV	

新製品環境データ

2006年度に発売となった新製品の環境情報を紹介します。

■ 四輪車

＜乗用車－１＞

区分		項目		エスクード
車名				エスクード
発売開始時期				2006.6.12
車両型式				CBA-TA74W
エンジン		型式		M16A
エンジン		総排気量(L)		1.586
エンジン		種類		直列4気筒DOHC16バルブ
エンジン		使用燃料		無鉛レギュラーガソリン
エンジン		燃料供給装置		電子制御式燃料噴射装置
駆動装置		駆動方式		4WD
駆動装置		変速機	MT	5MT
駆動装置		変速機	AT	—
車両重量(kg)			MT	1,420
車両重量(kg)			AT	—
最大積載量(kg)				—
環境情報	燃費消費率	10･15モード燃費(km/L)	MT	13.0
環境情報	燃費消費率	10･15モード燃費(km/L)	AT	—
環境情報	燃費消費率	CO_2排出量(g/km)		179
環境情報	燃費消費率	2010年燃費基準達成		達成
環境情報	燃費消費率	2010年燃費基準+5%達成		—
環境情報	排出ガス	適合規制		平成17年
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	良－低排出ガス	
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	優－低排出ガス	
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	超－低排出ガス	
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	平成17年規制レベル	
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	U-LEV	●
環境情報	排出ガス	低排出ガス認定レベル	SU-LEV	
環境情報	排出ガス	10･15モード規制値(g/km)	CO	
環境情報	排出ガス	10･15モード規制値(g/km)	HC	
環境情報	排出ガス	10･15モード規制値(g/km)	NOx	
環境情報	排出ガス	10･15+11モード規制値(g/km)	CO	1.15
環境情報	排出ガス	10･15+11モード規制値(g/km)	NMHC	0.025
環境情報	排出ガス	10･15+11モード規制値(g/km)	NOx	0.025
環境情報	騒音	適合規制		平成10年
環境情報	騒音	加速騒音規制値(dB(A))		76
環境情報	エアコン冷媒使用量(g)			570
環境情報	リサイクル関係			バッテリートレイ
環境情報	リサイクル関係			シートアンダトレイ
環境情報	リサイクル関係			ダッシュサイレンサ
環境情報	鉛使用量		1996年比1/3	達成
環境情報	鉛使用量		1996年比1/10	達成
環境情報	水銀使用量			自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)
環境情報	六価クロム使用量			金属部品類、ボルト･ナット類の防錆コーティングに使用
環境情報	カドミウム使用量			自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

＜乗用車－２＞

項目			DBA-YA11S	DBA-YB11S	CBA-YA41S	CBA-YB41S
車名			SX4			
発売開始時期			2006.7.4			
車両型式			DBA-YA11S	DBA-YB11S	CBA-YA41S	CBA-YB41S
エンジン	型式		M15A		J20A	
エンジン	総排気量(L)		1.490		1.995	
エンジン	種類		直列4気筒DOHC16バルブVVT		直列4気筒DOHC16バルブ	
エンジン	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン			
エンジン	燃料供給装置		電子制御式燃料噴射装置			
駆動装置	駆動方式		2WD	4WD	2WD	4WD
駆動装置	変速機	MT	—	—	—	—
駆動装置	変速機	AT	4AT	4AT	4AT	4AT
車両重量(kg)		MT	—	—	—	—
車両重量(kg)		AT	1,200 – 1,240	1,240 – 1,250	1,250	1,310
最大積載量(kg)			—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	MT	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	AT	4AT	4AT	4AT	4AT
環境情報 燃費消費率	CO_2排出量(g/km)		142	149	185	194
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準達成		達成	—	—	—
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準+5%達成		—	—	—	—
環境情報 排出ガス	適合規制		平成17年			
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	良－低排出ガス				
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	優－低排出ガス				
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	超－低排出ガス				
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	平成17年規制レベル				
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	U-LEV			●	●
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	SU-LEV	●	●		
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	CO				
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	HC				
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	NOx				
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	CO	1.15	1.15	1.15	1.15
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	NMHC	0.013	0.013	0.025	0.025
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	NOx	0.013	0.013	0.025	0.025
環境情報 騒音	適合規制		平成10年			
環境情報 騒音	加速騒音規制値(dB(A))		76			
環境情報	エアコン冷媒使用量(g)		430			
環境情報	リサイクル関係		バッテリートレイ			
環境情報	リサイクル関係		ダッシュサイレンサ			
環境情報	鉛使用量	1996年比1/3	達成			
環境情報	鉛使用量	1996年比1/10	達成			
環境情報	水銀使用量		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
環境情報	六価クロム使用量		金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用			
環境情報	カドミウム使用量		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

＜乗用車－３＞				
車名			ランディ	
発売開始時期			2007.1.22	
車両型式			DBA-SC25	DBA-SNC25
エンジン	型式		MR20	
エンジン	総排気量(L)		1.997	
エンジン	種類		直列4気筒DOHC16バルブ	
エンジン	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン	
エンジン	燃料供給装置		電子制御式燃料噴射装置	
駆動装置	駆動方式		2WD	4WD
駆動装置	変速機	MT	—	—
駆動装置	変速機	AT	—	—
駆動装置	変速機	CVT	CVT	CVT
車両重量(kg)		MT	—	—
車両重量(kg)		AT	—	—
車両重量(kg)		CVT	1,610 – 1,620	1,690 – 1,700
最大積載量(kg)			—	—
環境情報 / 燃費消費率	10·15モード燃費(km/L)	MT	—	—
環境情報 / 燃費消費率	10·15モード燃費(km/L)	AT	—	—
環境情報 / 燃費消費率	10·15モード燃費(km/L)	CVT	13.2	12.0
環境情報 / 燃費消費率	CO_2排出量(g/km)		176	194
環境情報 / 燃費消費率	2010年燃費基準達成		—	—
環境情報 / 燃費消費率	2010年燃費基準+10%達成		—	達成
環境情報 / 燃費消費率	2010年燃費基準+20%達成		達成	—
環境情報 / 排出ガス	適合規制		平成17年	
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	良－低排出ガス		
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	優－低排出ガス		
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	超－低排出ガス		
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	平成17年規制レベル		
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	U-LEV		
環境情報 / 排出ガス	低排出ガス認定レベル	SU-LEV	●	●
環境情報 / 排出ガス	10·15モード規制値(g/km)	CO		
環境情報 / 排出ガス	10·15モード規制値(g/km)	HC		
環境情報 / 排出ガス	10·15モード規制値(g/km)	NOx		
環境情報 / 排出ガス	10·15+11モード規制値(g/km)	CO	1.15	1.15
環境情報 / 排出ガス	10·15+11モード規制値(g/km)	NMHC	0.013	0.013
環境情報 / 排出ガス	10·15+11モード規制値(g/km)	NOx	0.013	0.013
環境情報 / 騒音	適合規制		平成11年	
環境情報 / 騒音	加速騒音規制値(dB(A))		76	
環境情報	エアコン冷媒使用量(g)		800	
環境情報	リサイクル関係		エンジンアンダーカバー	
環境情報	リサイクル関係		スプラッシュサイドカバー	
環境情報	リサイクル関係		ダッシュインシュレーター	
環境情報	鉛使用量	1996年比1/3	達成	
環境情報	鉛使用量	1996年比1/10	達成	
環境情報	水銀使用量		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	
環境情報	六価クロム使用量		金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用	
環境情報	カドミウム使用量		自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

＜軽乗用車－１＞									
車　名			ワゴンRスティングレー						
発売開始時期			2007.2.5						
車両型式			DBA-MH22S			CBA-MH22S		CBA-MH22S	
エンジン	型式		K6A						
エンジン	総排気量(L)		0.658						
エンジン	種類		直列3気筒DOHC12バルブVVT			直列3気筒DOHC12バルブインタークーラーターボ		直列3気筒DOHC12バルブ筒内燃料噴射インタークーラーターボ	
エンジン	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン						
エンジン	燃料供給装置		電子制御式燃料噴射装置						
駆動装置	駆動方式		2WD	2WD	4WD	2WD	4WD	2WD	4WD
駆動装置	変速機	MT	—	—	—	—	—	—	—
駆動装置	変速機	AT	4AT	—	4AT	4AT	4AT	4AT	4AT
駆動装置	変速機	CVT	—	CVT	—	—	—	—	—
車両重量(kg)		MT	—	—	—	—	—	—	—
車両重量(kg)		AT	840		890	860	910	870	920
車両重量(kg)		CVT	—	860	—	—	—	—	—
最大積載量(kg)			—	—	—	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	MT	—	—	—	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	AT	20.0	—	18.8	18.8	18.2	19.4	18.8
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	CVT	—	23.0	—	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	CO_2排出量(g/km)		116	101	124	124	128	120	124
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準達成		—	—	—	—	達成	—	達成
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準+5%達成		—	—	達成	達成	—	達成	—
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準+10%達成		達成	—	—	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率	2010年燃費基準+20%達成		—	達成	—	—	—	—	—
環境情報 排出ガス	適合規制		平成17年			平成17年		平成17年	
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	良－低排出ガス							
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	優－低排出ガス							
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	超－低排出ガス							
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	平成17年規制レベル							
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	U-LEV				●		●	
環境情報 排出ガス	低排出ガス認定レベル	SU-LEV	●						
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	CO							
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	HC							
環境情報 排出ガス	10・15モード規制値(g/km)	NOx							
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	CO	1.15			1.15		1.15	
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	NMHC	0.013			0.025		0.025	
環境情報 排出ガス	10・15+11モード規制値(g/km)	NOx	0.013			0.025		0.025	
環境情報 騒音	適合規制		平成10年						
環境情報 騒音	加速騒音規制値(dB(A))		76						
環境情報	エアコン冷媒使用量(g)		320						
環境情報	リサイクル関係		バッテリートレイ						
環境情報	リサイクル関係		シートアンダボックス						
環境情報	リサイクル関係								
環境情報	鉛使用量	1996年比1/3	達成						
環境情報	鉛使用量	1996年比1/10	達成						
環境情報	水銀使用量		自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)						
環境情報	六価クロム使用量		金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用						
環境情報	カドミウム使用量		電気・電子部品のICチップ基盤に使用						

※燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

＜軽乗用車－2＞

車　名			ワゴンR	アルト
発売開始時期			2006.9.12	2006.12.11
車両型式			DBA-MH21S	DBA-HA24S
エンジン	型式		K6A	K6A
エンジン	総排気量(L)		0.658	0.658
エンジン	種類		直列3気筒DOHC12バルブVVT	直列3気筒DOHC12バルブ
エンジン	使用燃料		無鉛レギュラーガソリン	無鉛レギュラーガソリン
エンジン	燃料供給装置		電子制御式燃料噴射装置	電子制御式燃料噴射装置
駆動装置	駆動方式		2WD	2WD
駆動装置	変速機	MT	—	—
		AT	—	3AT
		CVT	CVT	—
車両重量(kg)		MT	—	—
		AT	—	730
		CVT	850	—
最大積載量(kg)			—	—
環境情報 燃費消費率	10・15モード燃費(km/L)	MT	—	—
		AT	—	21.0
		CVT	22.5	—
	CO_2排出量(g/km)		103	111
	2010年燃費基準達成		—	—
	2010年燃費基準+10%達成		—	達成
	2010年燃費基準+20%達成		達成	—
排出ガス	適合規制		平成17年	平成17年
	低排出ガス認定レベル	良－低排出ガス		
		優－低排出ガス		
		超－低排出ガス		
		平成17年規制レベル		
		U-LEV		
		SU-LEV	●	●
	10・15モード規制値(g/km)	CO		
		HC		
		NOx		
	10・15+11モード規制値(g/km)	CO	1.15	1.15
		NMHC	0.013	0.013
		NOx	0.013	0.013
騒音	適合規制		平成10年	平成10年
	加速騒音規制値(dB(A))		76	76
エアコン冷媒使用量(g)			320	320
リサイクル関係			バッテリートレイ	バッテリートレイ
			シートアンダボックス	タンクロアカバー
				ダッシュサイレンサ
鉛使用量	1996年比1/3		達成	達成
	1996年比1/10		達成	達成
水銀使用量			自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)
六価クロム使用量			金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用	金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用
カドミウム使用量			電気・電子部品のICチップ基盤に使用	電気・電子部品のICチップ基盤に使用

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

＜軽乗用車－3＞

車名	セルボ			
発売開始時期	2006.11.7			
車両型式	DBA-HG21S	CBA-HG21S		
エンジン 型式	K6A			
エンジン 総排気量(L)	0.658			
エンジン 種類	直列3気筒DOHC12バルブVVT		直列3気筒DOHC12バルブ インタークーラーターボ	
エンジン 使用燃料	無鉛レギュラーガソリン			
エンジン 燃料供給装置	電子制御式燃料噴射装置			
駆動装置 駆動方式	2WD	4WD	2WD	4WD
駆動装置 変速機 MT	—	—	—	—
駆動装置 変速機 AT	4AT	4AT	4AT	4AT
車両重量(kg) MT	—	—	—	—
車両重量(kg) AT	790	840	810	960
最大積載量(kg)	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率 10・15モード燃費(km/L) MT	—	—	—	—
環境情報 燃費消費率 10・15モード燃費(km/L) AT	21.0	19.0	19.8	18.4
環境情報 燃費消費率 CO_2排出量(g/km)	111	122	117	126
環境情報 燃費消費率 2010年燃費基準達成	—	—	—	達成
環境情報 燃費消費率 2010年燃費基準+5%達成	—	達成	達成	—
環境情報 燃費消費率 2010年燃費基準+10%達成	達成	—	—	—
環境情報 排出ガス 適合規制	平成17年			
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル 良－低排出ガス				
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル 優－低排出ガス				
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル 超－低排出ガス				
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル 平成17年規制レベル				
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル U-LEV		●	●	●
環境情報 排出ガス 低排出ガス認定レベル SU-LEV	●			
環境情報 排出ガス 10・15モード規制値(g/km) CO				
環境情報 排出ガス 10・15モード規制値(g/km) HC				
環境情報 排出ガス 10・15モード規制値(g/km) NOx				
環境情報 排出ガス 10・15+11モード規制値(g/km) CO	1.15	1.15	1.15	1.15
環境情報 排出ガス 10・15+11モード規制値(g/km) NMHC	0.013	0.025	0.025	0.025
環境情報 排出ガス 10・15+11モード規制値(g/km) NOx	0.013	0.025	0.025	0.025
環境情報 騒音 適合規制	平成10年			
環境情報 騒音 加速騒音規制値(dB(A))	76			
環境情報 エアコン冷媒使用量(g)	320			
環境情報 リサイクル関係	バッテリートレイ			
環境情報 リサイクル関係	シートアンダボックス			
環境情報 鉛使用量 1996年比1/3	達成			
環境情報 鉛使用量 1996年比1/10	達成			
環境情報 水銀使用量	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止)			
環境情報 六価クロム使用量	金属部品類、ボルト・ナット類の防錆コーティングに使用			
環境情報 カドミウム使用量	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)			

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

二輪車

車　名			スカイウェイブ650LX	スカイウェイブ400タイプS	スカイウェイブ400
発売開始時期			2007.1.20	2006.4.27	2006.4.27
仕様	車両型式		EBL-CP52A	BC-CK44A	BC-CK44A
	エンジン型式		P506	K432	K432
	種類		水冷4サイクル 2気筒DOHC	水冷4サイクル 単気筒DOHC	水冷4サイクル 単気筒DOHC
	排気量(cm^3)		638	399	399
	変速機		Vベルト無段	Vベルト無段	Vベルト無段
	車両重量(kg)		277	216	216
燃料消費率	60km/h定地走行燃費(km/L)		27.0	34.0	34.0
	30km/h定地走行燃費(km/L)		—	—	—
排出ガス	適合規制		平成19年	平成11年	平成11年
	二輪車モード規制値(g/km)	CO	1.7	13.0	13.0
		HC	0.26	2.00	2.00
		NOx	0.13	0.30	0.30
騒音	適合規制		平成13年	平成13年	平成13年
	加速騒音規制値(dB(A))		73	73	73

車　名			スカイウェイブ250タイプM	スカイウェイブ250	GSR400
発売開始時期			2007.3.15	2006.4.27	2006.5.30
仕様	車両型式		JBK-CJ45A	BC-CJ44A	BC-GK7DA
	エンジン型式		J433	J441	K719
	種類		水冷4サイクル 単気筒DOHC	水冷4サイクル 単気筒DOHC	水冷4サイクル 4気筒DOHC
	排気量(cm^3)		249	249	398
	変速機		Vベルト無段	Vベルト無段	6段リターン
	車両重量(kg)		220	209	210
燃料消費率	60km/h定地走行燃費(km/L)		39.0	39.0	35.5
	30km/h定地走行燃費(km/L)		—	—	—
排出ガス	適合規制		平成18年	平成10年	平成11年
	二輪車モード規制値(g/km)	CO	2.0	13.0	13.0
		HC	0.3	2.00	2.00
		NOx	0.15	0.30	0.30
騒音	適合規制		平成10年	平成10年	平成13年
	加速騒音規制値(dB(A))		73	73	73

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

環境データ集

車　名			バンディット1250S	バンディット1250	レッツ4バスケット
発売開始時期			2007.3.24	2007.3.24	2007.3.20
仕様	車両型式		EBL-GW72A	EBL-GW72A	JBH-CA43A
	エンジン型式		W705	W705	A404
	種類		水冷4サイクル 4気筒DOHC	水冷4サイクル 4気筒DOHC	空冷4サイクル 単気筒SOHC
	排気量(cm^3)		1,254	1,254	49
	変速機		6段リターン	6段リターン	Vベルト無段
	車両重量(kg)		252	249	74
燃料消費率	60km/h定地走行燃費(km/L)		—	—	—
	30km/h定地走行燃費(km/L)		27.0	27.0	80.0
排出ガス	適合規制		平成19年	平成19年	平成18年
	二輪車モード規制値(g/km)	CO	2.0	2.0	2.0
		HC	0.3	0.3	0.5
		NOx	0.15	0.15	0.15
騒音	適合規制		平成13年	平成13年	平成10年
	加速騒音規制値(dB(A))		73	73	71

※ 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行は、この条件(気象・道路・車両・運転・整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

工場・会社別環境データ

国内6工場と8製造子会社の工場・会社別環境データを紹介します。各工場等は法令・条例・協定による環境規制を受けており、それぞれの最も厳しい数値を基準に環境負荷低減を進めています。

社内的にはその最も厳しい基準の7割を社内基準に設定し、積極的に環境負荷低減と環境事故の発生抑制に努めています。

<凡例>

① 水質【記号と名称(単位)】
pH: 水素イオン濃度(なし)、BOD: 生物化学的酸素要求量(mg/L)、SS: 浮遊物質量(mg/L)、その他項目(mg/L)

② 大気【記号と名称(単位)】
NOx: 窒素酸化物(ppm)、SOx: 硫黄酸化物(K値)、ばいじん(g/Nm^3)、塩素・塩化水素・ふっ素・ふっ化水素(mg/Nm^3)、ダイオキシン類: ng-TEQ/Nm^3
大気【記号と名称(単位)】

③ 規制値には、水質汚濁防止法、大気汚染防止法、県条例、公害防止協定のうち、最も厳しい値(―印は規制値なし)

④ 燃料に硫黄を含まないLPGを使用している設備は、SOx測定なし

スズキ国内工場

● 湖西工場

【所在地】 静岡県湖西市白須賀4520
【従業員】 2,685人
【敷地面積（建物面積）】 1,102千m^2（410千m^2）
【生産品目】 アルト、アルトラパン、ワゴンR、Kei、MRワゴン、シボレークルーズ、スイフト、ソリオ等の完成車組立

＜水質関係（排水口）＞

［ 第一排水口（第一工場、第二工場）］

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	7.0～8.1	7.8
BOD	15	1.0未満～9.0	2.9
SS	15	0.8～6.4	2.3
油分	2	0.0～1.0	0.4
鉛	0.1	0.005未満～0.01	0.015
クロム	0.4	0.05未満～0.20	0.18
全窒素	12	0.76～4.78	2.23
全リン	2	0.08～0.96	0.35
亜鉛	1	0.09～0.34	0.13

＜大気関係（排気口）＞

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー	150	86～110	100
	焼却炉	200	99～110	104
	電着乾燥炉	230	64～65	65
	冷温水機1	150	47～54	51
	冷温水機2	150	51～55	53
	冷温水機3	150	78～110	93
	水管ボイラー	150	61～85	77
SOx（K値）	小型ボイラー	7	0.09～0.35	0.21
	焼却炉	7	0.48～0.53	0.52
	電着乾燥炉	7	0.15～0.15	0.15
ばいじん	小型ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	焼却炉	0.15	0.01未満	0.01未満
	電着乾燥炉	0.2	0.01未満	0.02未満
	冷温水機1	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機2	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機3	0.1	0.01未満	0.01未満
	水管ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
塩化水素	焼却炉	150	5未満～13	9
ダイオキシン	焼却炉	5	0.0078	0.0078
CO	焼却炉	100	6	6

＜PRTR対象物質（PRTR法に基づく集計値）＞

単位：kg/年（ダイオキシンはmg-TEQ/年）

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	43,000	0	1,700	0	0	0	0	11,000	0	30,000
30	4,4'-イソプロピリデンジフェノールと1-クロロ-2,3-エポキシプロパンの重縮合物（液状のものに限る）	21,000	0	0	0	0	0	0	4,000	0	17,000
40	エチルベンゼン	360,000	210,000	0	0	0	0	0	104,000	14,000	29,000
43	エチレングリコール	1,500,000	0	0	0	0	0	0	0	0	1,500,000
63	キシレン	840,000	340,000	0	0	0	0	0	170,000	200,000	140,000
176	ジブチルスズオキサイド	75,000	0	0	0	0	0	0	3,700	2.5	71,000
179	ダイオキシン類	0	0.96	0.040	0	0	0	270	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	120,000	81,000	0	0	0	0	0	39,000	3,300	0
227	トルエン	840,000	280,000	0	0	0	0	0	140,000	190,000	210,000
232	ニッケル化合物	6,500	820	0	0	0	0	0	3,700	0	2,000
272	フタル酸ビス（2-エチルヘキシル）	6,100	0	0	0	0	0	0	180	0	5,900
283	フッ化水素及びその水溶性塩	5,000	0	680	0	0	0	0	4,100	160	0
299	ベンゼン	22,000	180	0	0	0	0	0	0	4,500	17,000
307	ポリ（オキシチレン）=アルキルエーテル	17,000	0	1,200	0	0	0	0	0	15,000	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量（合計）が右の内訳（排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品）の合計とずれる場合があります。

● 磐田工場

【所在地】 静岡県磐田市岩井2500
【従業員】 1,451人
【敷地面積（建物面積）】 298千m2（170千m2）
【生産品目】 エブリイ、キャリイ、ジムニー、エスクード等の完成車組立

＜水質関係（排水口）＞

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	6.5～7.9	7.3
BOD	15/20	2.6～13.8	7.6
SS	30/40	0.5～9.4	2.6
油分	3	0.1～0.9	0.5
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	2	0.00～0.01	0.00
全窒素	60	7.14～18.20	11.62
全リン	8	0.67～3.94	2.02
亜鉛	1	0.02～0.20	0.08

＜大気関係（排気口）＞

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー1	130	58～81	69.5
	ボイラー3	150	85～110	97.5
	小型ボイラー	―	84～120	110
	温水ボイラー	150	～100	100
	冷温水機	150	71～110	94
SOx（K値）	ボイラー3	17.5	1.9	1.9
	小型ボイラー	17.5	0.42～0.63	0.58
ばいじん	ボイラー1	0.1	―	―
	ボイラー3	0.25	0.01未満	0.01未満
	小型ボイラー	―	0.01未満	0.01未満
	温水ボイラー	0.1	0.01未満	0.01未満
	冷温水機	0.1	0.01未満	0.01未満

＜PRTR対象物質（PRTR法に基づく集計値）＞

単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	14,000	0	120	6,800	7,300	0	0	0	0	7,300
30	4,4'-イソプロピリデンジフェノールと1-クロロ-2,3-エポキシプロパンの重縮合物（液状のものに限る）	7,200	0	0	0	0	0	2,000	0	0	5,200
40	エチルベンゼン	150,000	86,000	0	0	0	0	0	42,000	5,700	16,000
43	エチレングリコール	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0	1,200,000
63	キシレン	380,000	140,000	0	0	0	0	0	70,000	92,000	76,000
176	ジブチルスズオキサイド	5,200	0	0	0	0	0	260	0	0	5,000
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	38,000	25,000	0	0	0	0	0	12,000	440	0
227	トルエン	420,000	140,000	0	0	0	0	25	65,000	94,000	120,000
232	ニッケル化合物	1,500	0	13	0	0	0	780	0	0	750
272	フタル酸ビス（2-エチルヘキシル）	15,000	0	0	0	0	0	440	0	0	14,000
299	ベンゼン	12,000	44	0	0	0	0	0	0	2,500	9,500
311	マンガン及びその化合物	2,700	0	160	0	0	0	930	0	0	1,600

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量（合計）が右の内訳（排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品）の合計とずれる場合があります。

● 相良工場

【所在地】 静岡県牧之原市白井1111
【従業員】 1,229人
【敷地面積(建物面積)】 1,936千 m^2(50千 m^2)
【生産品目】 四輪車エンジンの組立
エンジン主要部品の鋳造及び機械加工

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8〜8.6	7.3〜7.7	7.5
BOD	15/20	0.4〜10.0	3.0
SS	30/40	1.0〜2.6	1.4
油分	3	0.1〜1.0	0.1
鉛	0.1	0.01	0.01
クロム	2	0.02	0.02
全窒素	60/120	9〜28	19
全リン	8/16	0〜1	0
亜鉛	2	0.2〜0.3	0.26

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	熱処理炉	180	34〜49	41.5
	乾式集塵機	180	5	5
	アルミ溶解炉	180	50	50
ばいじん	熱処理炉	0.2	0.01	0.01
	乾式集塵機	0.2	5	5
	アルミ溶解炉	0.2	0.01	0.01
塩素	乾式集塵機	10	1	1
塩化水素	乾式集塵機	20	5	5
ダイオキシン	乾式集塵機	1	0.000078	0.000078
	アルミ切子前処理	1	0.0001	0.0001

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位:kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	6,500	3.9	0	0	0	0	0	0	6,400	0
63	キシレン	30,000	40	0	0	0	0	0	0	30,000	0
227	トルエン	54,000	110	0	0	0	0	0	0	54,000	0
299	ベンゼン	3,500	1.4	0	0	0	0	0	0	3,500	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● 高塚工場

【所在地】 静岡県浜松市高塚町300
【従業員】 974人
【敷地面積(建物面積)】 205千m^2(125千m^2)
【生産品目】 二輪エンジンの組立、機械加工

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	6.9～7.6	7.3
BOD	20/30	1未満～9.5	2.1
SS	30/40	2.2～27	4.6
油分	5	0.5未満～1.1	0.59
鉛	0.1	0.005未満～0.008	0.0051
クロム	0.1	0	0
全窒素	60/120	10.7～96.0	44.3
全リン	8/16	0.07～0.42	0.23
亜鉛	1	0.00～0.15	0.055

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー	140	80～94	88
	LPG焚き空調機	150	67～80	74
SOx (K値)	小型ボイラー	7	0.82～3.72	2.26
	LPG焚き空調機	7	0.06未満	0.06未満
ばいじん	小型ボイラー	180	0.01未満～0.03	0.02

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	2,900	0	0	0	0	0	0	2,000	0	840
40	エチルベンゼン	22,000	17	0	0	0	0	0	4.6	22,000	1.5
63	キシレン	200,000	230	0	0	0	0	0	6.3	200,000	6.8
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	1,900	37	0	0	0	0	0	17	1,800	0
227	トルエン	280,000	1,000	0	0	0	0	0.03	13	280,000	10.7
231	ニッケル	24,000	0	0	0	0	0	0	17,000	6,900	0
283	フッ化水素及びその水溶性塩	13,000	0	1,200	0	0	0	0	0	12,000	0
299	ベンゼン	14,000	9.2	0	0	0	0	0	0	14,000	0.86

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● 豊川工場

【所在地】　愛知県豊川市白鳥町兎足1-2
【従業員】　750人
【敷地面積(建物面積)】　185千m2(70千m2)
【生産品目】　二輪車、船外機の組立及びノックダウン部品の生産

<水質関係(排水口)>

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8〜8.6	6.0〜7.3	6.7
BOD	25	2.3〜5.4	3.8
SS	30	1.1〜1.5	1.2
油分	5	0.5〜1.2	0.8
鉛	0.1	0.01〜0.07	0.01
クロム	0.5	0.005	0.005
COD(総量)	27.51	0.00〜19.19	5.21
全窒素(総量)	19.45	0.30〜9.43	2.96
全リン(総量)	2.57	0.04〜1.7	0.88
亜鉛	2	0.03〜2.1	0.37

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ボイラー1	—	56〜77	66
	吸収式冷温水器	150	54〜66	60
	ボイラー2	—	—	—
	乾燥炉1	—	—	—
	乾燥炉2	—	—	—
ばいじん	ボイラー1	—	—	—
	吸収式冷温水器	0.2	0.01	0.01
	ボイラー2	0.3	0.01	0.01
	乾燥炉1	0.4	0.01	0.01
	乾燥炉2	0.4	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,900	0	11	0	0	0	550	0	0	1,300
40	エチルベンゼン	29,000	17,000	0	0	0	0	0	8,300	1,400	2,400
43	エチレングリコール	430,000	0	0	0	0	0	0	0	0	430,000
63	キシレン	45,000	20,000	0	0	0	0	0.3	9,900	3,400	11,000
69	六価クロム	1,700	0	1.7	0	0	0	11.0	0	0	1,700
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,400	1,600	0	0	0	0	0	770	76	0
227	トルエン	250,000	160,000	0	0	0	0	0.5	74,000	4,800	17,000
299	ベンゼン	1,700	11	0	0	0	0	0	0	280	1,400

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● 大須賀工場

【所在地】 静岡県掛川市西大渕6333
【従業員】 450人
【敷地面積(建物面積)】 149千m^2(47千m^2)
【生産品目】 鋳造部品の製造

＜水質関係(排水口)＞

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	6.5～7.4	6.9
BOD	15/20	0.3～7.8	5.5
SS	30/40	0.0～14.2	5.7
油分	3	0.0～1.8	0.9
鉛	1	0	0.005未満
クロム	0.35	0.005未満	0.005未満
全窒素	60/120	2.28～5.81	3.84
全リン	8/16	0.16～0.34	0.25
亜鉛	1	0.03～0.45	0.06

＜大気関係(排気口)＞

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	ガスタービン	70	10	10
ばいじん	鋳鉄溶解炉	0.1	0.01未満	0.01未満
	ガスタービン	0.05	ー	ー
	アルミ溶解炉	0.2	0.01未満	0.01未満
	アルミ溶解保持炉	0.2	0.01未満	0.01未満
塩素	アルミ溶解炉	10	1未満	1未満
	アルミ溶解保持炉	10	1未満	1未満
塩化水素	アルミ溶解炉	20	5未満	5未満
	アルミ溶解保持炉	20	5未満	5未満
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	1	0.3未満	0.3未満
	アルミ溶解保持炉	1	0.3未満	0.3未満

＜PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)＞

単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	1,100	340	0	0	0	0	13	120	620	0
63	キシレン	5,000	1,400	0	0	0	0	14	640	2,900	0
227	トルエン	6,500	1,600	0	0	0	0	0	460	4,500	0
311	マンガン及びその化合物	200,000	0	0	0	0	0	4,100	0	0	200,000
346	モリブデン	4,300	0	0	0	0	0	86	0	0	4,300

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

■ 国内製造関係会社

● (株)スズキ部品浜松

【所在地】　静岡県磐田市南平松7-3
【従業員】　297人
【敷地面積(建物面積)】　64,525m2
【生産品目】　二輪車、四輪車の鋳造及び機械加工

＜水質関係(排水口)＞　年間排水量：140,516m3

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8〜8.6	6.8〜7.8	7.6
BOD	20/25	0.5〜14.0	1.5
SS	40/50	1.0〜7.0	7.3
油分	5	0.5〜1.0	0.8
全窒素	60/120	1.0〜16.0	7.3
亜鉛	2	0.05〜0.12	0.1

＜大気関係(排気口)＞

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	アルミ溶解炉	—	1未満	1未満
ばいじん	アルミ溶解炉	—	0.02未満	0.02未満
塩素	アルミ溶解炉	30	0.9未満	0.9未満
塩化水素	アルミ溶解炉	80	1.2未満〜1.4	1.3
フッ素・フッ化水素	アルミ溶解炉	3	0.7未満	0.7未満

＜PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)＞　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
43	エチレングリコール	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
227	トルエン	138	138	0	0	0	0	0	0	0	0
253	ヒドラジン	16	0	0	0	0	0	16	0	0	0
283	フッ化水素及びその水溶性塩	590	0	0	0	0	0	590	0	0	0
307	ポリ(オキシチレン)=アルキルエーテル	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0
309	ポリ(オキシチレン)=ノニルフェニルエーテル	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● スズキ精密工業(株)

【所在地】 静岡県浜松市北区引佐町井伊谷500
【従業員】 706人(派遣社員、構内企業含む)
【敷地面積(建物面積)】 80千m²(38千m²)
【生産品目】 二輪、四輪、船外機の歯車類加工及び組立

<水質関係(排水口)>　年間排水量:105,820m³

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	6.7～7.8	7.3
BOD	15	2.1～10.0	5.0
SS	20	0.2～5.0	2.0
油分	5	0.5～1.4	0.8
全窒素	60/120	7.6～23.0	16.3
全リン	8/16	0.06～0.14	0.09
亜鉛	1	0.05～0.21	0.11

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	連続浸炭炉	180	48～50	48.6
	焼鈍炉	180	48～49	48.3
	冷温水発生器	150	45～65	55
SOx(K値)	連続浸炭炉	17.5	0.08～0.09	0.086
	焼鈍炉	17.5	0.08	0.08
	冷温水発生器	17.5	0.07～0.16	0.115
ばいじん	連続浸炭炉	0.2	0.01	0.01
	焼鈍炉	0.2	0.01	0.01
	冷温水発生器	0.1	0.01	0.01

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位:kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,300.7	0	0	0	0	0	0	1,118.6	0	182.1
16	2-アミノエタノール	4.6	0	0	0	0	0	4.6	0	0	0
40	エチルベンゼン	12.7	12.7	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	75.2	75.2	0	0	0	0	0	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	68.7	68.7	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	171.2	171.2	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	27.7	0	0	0	0	0	0	24.3	0	3.4
270	フタル酸ジ-n-ブチル	0.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6
304	ホウ酸及びその化合物	143.2	0	0	0	0	0	143.2	0	0	0
309	ポリ(オキシチレン)=ノニルフェニルエーテル	27.5	0	0	0	0	0	22.9	0	0	4.6
311	マンガン及びその化合物	1,362.5	0	0	0	0	0	0	1,198.9	0	163.6

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● (株)スズキ部品秋田

【所在地】 秋田県南秋田郡井川町浜井川字家の東192-1
【従業員】 588人
【敷地面積(建物面積)】 199.5千 m^2
【生産品目】 二輪、四輪自動車用部品

<水質関係(排水口)>　年間排水量:98.185m^3

項目	規制値	実績	平均
pH	6.0～8.5	7.0～7.4	7.2
BOD	20	2.6～13.0	7.2
SS	30	8.0～20.0	12.8
油分	4	0.5～1.3	0.7
全窒素	60/120	2.1～2.5	2.3
全リン	8/16	0.13～0.15	0.14
亜鉛	2	0.1～0.38	0.21

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー	180	47～66	55.8
SOx(K値)	小型ボイラー	8.76	0.01未満	0.01未満
ばいじん	小型ボイラー	0.3	0.01未満	0.01未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
1	亜鉛の水溶性化合物	1,846	0	0	0	0	0	1,108	0	0	738
40	エチルベンゼン	48	48	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	6,751	414	0	0	0	0	0	0	6,337	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	4,216	25	0	0	0	0	0	0	4,191	0
227	トルエン	233	233	0	0	0	0	0	0	0	0
299	ベンゼン	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0
309	ポリ(オキシチレン)=ノニルフェニルエーテル	128	0	0	0	0	0	128	0	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● 遠州精工(株)

【所在地】 静岡県浜松市天竜区山東1246-1
【従業員】 236人
【敷地面積(建物面積)】 2,307m^2
【生産品目】 二輪、四輪、船外機のアルミ部品製造

<水質関係(排水口)>　年間排水量:77,626m^3

項目	規制値	実績	平均
pH	6.5～8.2	7.3～7.9	7.7
BOD	10	1.7～5.4	3.2
COD	35	1.0～9.7	3.3
SS	15	2.0～3.0	2.2
油分	3	0.5～1.0	0.7
クロム	2	0.05未満	0.05未満

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
塩化水素濃度	アルミ集中溶解炉	80	5未満	5未満
塩素濃度	アルミ集中溶解炉	30	1未満	1未満
フッ素化合物素濃度	アルミ集中溶解炉	3	1未満～1	1未満

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
63	キシレン	5,392	4,638	0	0	0	0	754	0	0	0
227	トルエン	2,441	1,355	0	0	0	0	1,086	0	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● スニック(株)

【所在地】 静岡県磐田市東平松1403
【従業員】 262人
(出向者・駐在者含む、期間工・パート・アルバイト・社内外注除く)
【敷地面積(建物面積)】 21千m2
【生産品目】 シート生産

<水質関係(排水口)> 年間排水量:16,380m3

項目	規制値	実績	平均
pH	5.8～8.6	7.2～7.6	7.38
BOD	20	2.2～9.7	4.32
SS	40	2.4～8.9	4.73
油分	5	0.5～1.7	0.68

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位:kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
43	エチレングリコール	121	121	0	0	0	0	0	0	0	0
224	1,3,5-トリメチルベンゼン	2,915	2,915	0	0	0	0	0	0	0	0
338	メチル-1,3-フェンレン=ジイソアネート	200	0	0	0	0	0	200	0	0	0

● (株)浜松パイプ

【所在地】 静岡県磐田市南平松6-2
【従業員】 164人
【敷地面積(建物面積)】 36千m2
【生産品目】 マフラー生産

<水質関係(排水口)> 年間排水量:2,680m3

排水は(株)スズキ部品浜松に送水して処理しています。

<大気関係(排気口)>

対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>

単位:kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
63	クロム及び3価クロム化合物	14,713	147	0	0	0	0	0	368	0	0
231	ニッケル	5,725	57	0	0	0	0	0	143	0	0
311	マンガン及びその化合物	2,602	26	0	0	0	0	0	65	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● (株)スズキ部品富山

【所在地】 富山県小矢部市水島3200
【従業員】 344人
【敷地面積(建物面積)】 75千m2
【生産品目】 二輪、四輪部品・付属品製造、カーオーディオ組立、非鉄金属(アルミ)ダイカスト製造

<水質関係(排水口)>　年間排水量:507,589m3

項目	規制値	実績	平均
pH	6～8	6.9～7.5	7.2
BOD	15	1.9～11.7	7.5
SS	15	1.7～9.8	4.8
油分	5	0.5～0.8	0.5
カドミウム	0.02	0.005未満	0.005未満
鉛	0.08	0.005未満～0.014	0.005未満
六価クロム	0.1	0.02未満	0.02未満
全窒素	60/120	1.7～8.6	4.7
全リン	8/16	0.19～1.1	0.7
亜鉛	2	0.05未満～0.32	0.11

<大気関係(排気口)>

物質	設備	規制値	実績	平均
NOx	小型ボイラー1	150	73～95	84
	小型ボイラー2	150	71～76	73.5
	小型ボイラー3	150	80～86	83
	小型ボイラー4	150	82～109	95.5
	アルミ溶解炉	180	22～41	31.5
SOx(K値)	小型ボイラー1	17.5	0.25～0.61	0.43
	小型ボイラー2	17.5	0.41～0.52	0.47
	小型ボイラー3	17.5	0.48～0.79	0.64
	小型ボイラー4	17.5	0.64～1.23	0.94
	アルミ溶解炉	17.5	0.02～0.24	0.13
ばいじん	小型ボイラー1	0.3	0.0002～0.0009	0.0006
	小型ボイラー2	0.3	0.0005～0.0008	0.0007
	小型ボイラー3	0.3	0.0005～0.0011	0.0008
	小型ボイラー4	0.3	0.0005～0.0039	0.0022
	アルミ溶解炉	0.3	0.0007～0.0456	0.02315

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
40	エチルベンゼン	3,200	3,200	0	0	0	0	0	0	0	0
63	キシレン	10,000	10,000	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	11,000	11,000	0	0	0	0	0	0	0	0
232	ニッケル化合物	4,520	0	20	0	0	0	4,500	0	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

● (株)スズキ化成

【所在地】 静岡県浜松市浜北区平口5158-1
【従業員】 106人
【敷地面積(建物面積)】 21千m2(6千m2)
【生産品目】 自動車内装部品の製造

<水質関係(排水口)>
対象設備がありません。

<大気関係(排気口)>
対象設備がありません。

<PRTR対象物質(PRTR法に基づく集計値)>　単位：kg/年

物質番号	物質名	取扱量※	排出		移動				リサイクル	焼却除去	製品
			大気	河川	土壌	埋立	下水道	廃棄物			
63	キシレン	6,400	6,400	0	0	0	0	0	0	0	0
227	トルエン	14,000	14,000	0	0	0	0	0	0	0	0

※ 有効数字2桁でまとめているため、取扱量(合計)が右の内訳(排出、移動、リサイクル、焼却除去、製品)の合計とずれる場合があります。

環境取り組みの歴史

スズキの環境への取り組みと主な出来事を年表にしました。

■ 環境対策の歩み

年	月	内容
1970年	3月	大阪万国博覧会会場で、キャリイバン電気自動車10台が使用される
1971年	7月	生産工程の環境対策部門として生産技術部設備課に環境保安係を設置
1977年	4月	スズキグループ安全衛生公害問題研究協議会を発足
1978年	12月	キャリイバン電気自動車を開発
1981年	12月	(財)機械工業振興助成財団(現:スズキ財団)主催の省エネルギーシンポジウムを開催
1989年	8月	製品も含め環境問題への全社的取り組みを強化するため、環境問題審議会を設置
1990年	3月	全国の代理店に回収機を配備し、カーエアコン冷媒の特定フロンの回収、再利用を開始
1991年	12月	発泡用特定フロン(シート等のウレタンフォーム材に使用)の使用を全廃
1992年	1月	樹脂製部品への材料名の表示を開始
		無段変速装置SCVTを開発(カルタスコンバーチブルに搭載)
	10月	天然ガススクーターを開発
	11月	廃棄物の減量化と再利用を推進するため、生産技術開発部に廃棄物対策グループを設置
	12月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を発売
1993年	3月	「環境保全取り組みプラン」を策定
	5月	環境保安係と廃棄物対策グループを統合し、環境産廃グループとして再編、強化
	12月	カーエアコン冷媒の代替フロン化を完了
1994年	6月	販売店で発生する使用済みバンパーの回収、リサイクルを開始
	8月	塗装排水汚泥の再利用設備を設置し、アスファルトシートへの再利用を開始
		鋳造工場の鋳物廃砂のセメント原料への再利用を開始
1995年	1月	廃棄物焼却炉を更新し、廃棄物の減量化と廃熱利用(蒸気)を拡大
	8月	省エネルギーを推進するため湖西工場にコージェネレーション設備を導入
1996年	4月	電動アシスト自転車「LOVE」を発売
	5月	「環境保全取り組みプラン(フォローアップ版)」を策定
	12月	相良工場にコージェネレーション設備を導入
1997年	3月	ワゴンR天然ガス自動車を開発
	5月	アルト電気自動車、エブリイ電気自動車を大幅に改良して発売
	10月	4ストローク船外機がシカゴボートショーで技術革新賞を受賞
	12月	「車の解体マニュアル」を発行し、代理店に配付
1998年	2月	大須賀工場にコージェネレーション設備を導入
		「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ自主行動計画」を策定
	4月	ハンガリーの生産工場のマジャールスズキ社でISO14001の認証を取得
	7月	湖西工場でISO14001の認証を取得
	10月	新型軽自動車で、リーンバンエンジン搭載車、LEVを発売
		スズキ4ストローク船外機が2年連続で技術革新賞を受賞
	12月	環境に配慮したパイプ曲げ加工技術を開発

1999年	3月	二輪車用の新触媒を開発（スクーター「Let'sII」に搭載）
	5月	低燃費車 アルト「Scリーンバーン」CVTを新発売
	6月	「ワゴンR 天然ガス（CNG）自動車」を新発売
	8月	エブリイ電気自動車の新モデルを発売
	9月	大須賀工場、相良工場でISO14001の認証を取得
	10月	アルトのアイドリング・ストップシステム採用車を発売
		「スズキ Pu-3コミュータ」が東京モーターショー「ザ ベスト コンセプト カー」特別賞を受賞
		電動アシスト自転車「LOVE（ラブ）」シリーズをフルモデルチェンジし発売
	11月	インドのマルチ・ウドヨグ社でISO14001の認証を取得
		有機溶剤を使用せずに超音波で洗浄する、環境に配慮した超音波卓上洗浄機「SUC-300H・600H」を新発売
	12月	「エブリイ 天然ガス（CNG）自動車」を新発売
		静かで振動の少ない4ストローク船外機「DF25」「DF30」を発売
2000年	1月	小型のバンパー破砕機を自社開発
	2月	スペインのスズキスペイン社でISO14001の認証を取得
	6月	カナダのカミ・オートモティブ社でISO14001の認証を取得
	7月	電動三・四輪車「スズキ セニアカー」の輸送用パッケージが、日本パッケージングコンテストで「ロジスティクス賞」を受賞
	10月	電動アシスト自転車「LOVE（ラブ）」をフルモデルチェンジし発売
	11月	三・四輪車「スズキ セニアカー」の輸送用パッケージが、世界パッケージングコンテストで「ワールドスター賞」を受賞
	12月	静かで振動が少ない大型4ストローク船外機「DF90」、「DF115」を発売
		豊川工場でISO14001の認証を取得
2001年	1月	国内の二・四輪工場の塗装工程での鉛使用を全廃
	3月	バンパー破砕機の設置を全国に拡大
	4月	技術、製品、製造、流通等の環境問題を担当する環境企画グループを新設
		環境問題への取り組みを強化するため、これまでの環境問題審議会に替わり環境委員会を設置
	8月	埋立廃棄物を大幅に削減し、ゼロレベル化目標を達成
	10月	GMと燃料電池技術分野で相互協力
2002年	1月	コンセプトカー「Covie」がデトロイトモーターショーにおいて、米オートモーティブ・ニュース誌の「コンセプトカー最優秀環境賞」受賞
	3月	アイドリング　ストップ運動開始
	7月	軽四輪車用エンジンで初となる直噴ターボエンジンを実用化
2003年	1月	軽乗用車で初となるハイブリッド自動車（ツイン）を新発表
		省資源に優れた新発想のスクーター（チョイノリ）を新発表
	3月	磐田工場でISO14001の認証を取得
		本社工場でISO14001の認証を取得
		風力発電設備を引佐研修センターに設置
	7月	IMDS（International Material Data System）に加入
	9月	グリーン調達ガイドラインを発行
		「超-低排出ガス」認定のエブリイを発売
2004年	1月	自再協、ARTを他社メーカーと共同で設立
	2月	風力発電装置を湖西工場に設置（2基）
	7月	二輪車リサイクル料金を発表
		使用済み自動車（四輪車）リサイクル料金を発表
	8月	日本国内で初めて700気圧圧縮水素貯蔵システムの認可を取得
		カーシェアリング（車両共同利用）システムに対応した「MRワゴン カーシェアリング専用車」を発売
2005年	7月	アルミ表面のアルマイト皮膜を平滑化し、耐食性、耐久性を向上させる「ハイパー・アルマイト」を開発
	8月	「チームマイナス6%」への参加
	10月	舟艇工業会（スズキが参加）による「FRP船リサイクルシステム」への参画とリサイクル料金の発表
2006年	9月	燃料電池を搭載した電動車いす「MIO（ミオ）」を開発し、国際福祉機器展に参考出品

お問い合わせ先：
スズキ株式会社 広報部 CSR推進課
静岡県浜松市南区高塚町300 TEL:053-440-2030